

Le Rôle Economique du Port de Strasbourg

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le 12 Juin 1924, à 3 heures

PAR

Roger KRONBERG

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. NOGARO, Professeur.

Suffragants : MM. RIPERT, Professeur.

AFTALION, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1924

**Le Rôle Economique
du Port de Strasbourg**

Le Rôle Economique du Port de Strasbourg

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le 12 Juin 1924, à 3 heures

PAR

Roger KRONBERG

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. NOGARO, Professeur.

Suffragants : MM. RIPERT, Professeur.

AFTALION, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1924

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Les différents traités qui ont mis fin aux hostilités procèdent tous de principes communs. Ils ont été conçus dans un esprit de justice et d'équité et ceux qui les ont élaborés se sont donnés pour tâche de conformer leurs stipulations politiques au droit des peuples mis en valeur avec une force nouvelle. Désormais les nationalités mêlées et confondues dans le chaos des empires centraux peuvent affirmer leurs tendances et occuper dans la Société des Etats la place que leur offre le droit des gens. Les révolutions opérées par la liquidation de l'Europe dans les groupements politiques ont provoqué une décomposition organique des Etats préliminaires à une reconstitution assise sur des bases plus solides.

Déjà le travail de résurrection conduit sous les auspices de la Société des Nations soucieuse d'assainir les principes juridiques internationaux a suivi son cours; certains éléments libérés par les convulsions européennes se sont groupés suivant leurs affinités pour constituer des nations nouvelles. D'autres se sont rattachés aux états



LE PORT DE STRASBOURG ALLEMAND

L'AMÉNAGEMENT DE 1892 A 1914. LES DIFFICULTÉS
POLITIQUES ET L'EFFORT ALSACIEN

Le Traité de Francfort, en même temps qu'il enlevait l'Alsace et la Lorraine à la France, et lui interdisait ainsi l'accès au Rhin en refoulant ses frontières jusqu'aux Vosges, portait un coup décisif à Strasbourg dont les vues économiques allaient être gravement modifiées.

Les mouvements politiques s'accompagnent presque toujours de bouleversements économiques et le Reich devait rendre encore plus sensible à l'Alsace la séparation de la mère-patrie en adjoignant aux clauses politiques toute une série de mesures douanières, corollaire naturel qui allait renforcer considérablement les barrières tracées sur la carte par les diplomates.

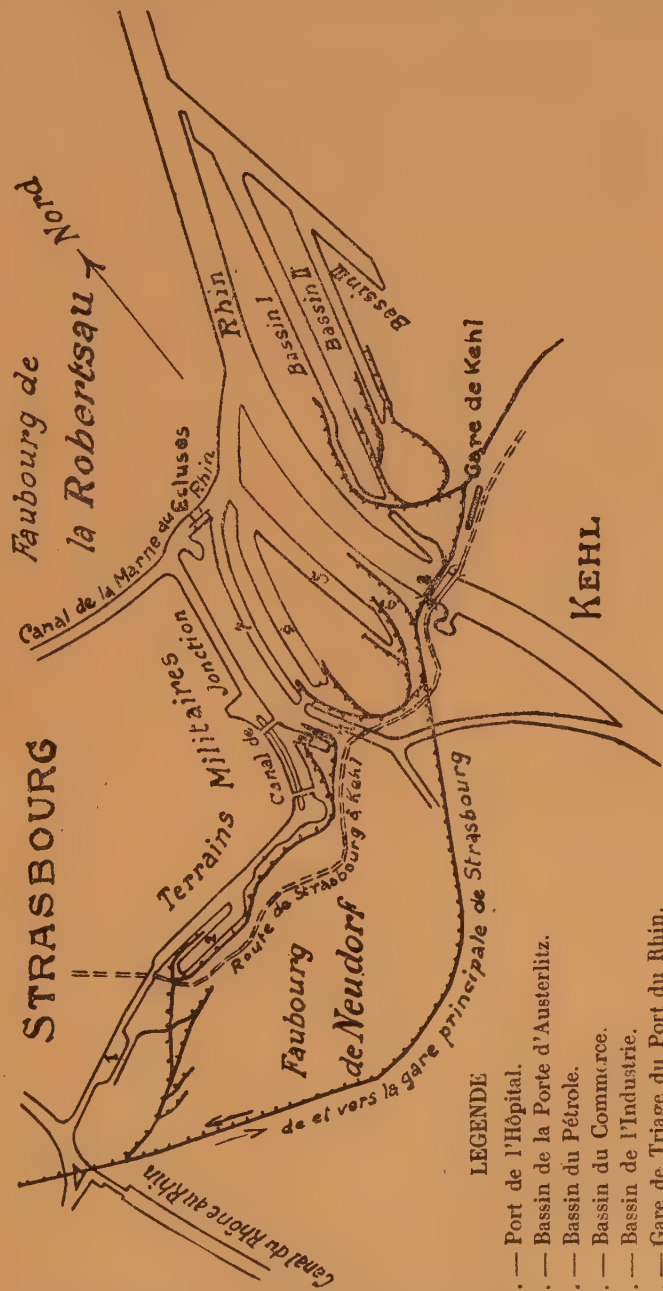
Strasbourg devait abandonner tout espoir de continuer les relations commerciales avec son ancien hinterland. Elle sentit la nécessité de donner une base nouvelle

à sa vie économique en utilisant les voies naturelles qui la reliaient à l'empire avec lequel la facilité des communications était désormais indéniable. Cependant, cette politique nouvelle était grosse de conséquences et exigeait pour être menée à bien la création d'un centre économique d'où il serait possible de faire diverger vers le nord et l'est les courants commerciaux susceptibles d'entretenir la vitalité de l'Alsace.

La situation géographique de Strasbourg, loin d'avoir été méconnue jusqu'alors, n'avait pas été semble-t-il envisagée sous son jour le plus avantageux et les circonstances devaient avoir pour effet de mettre en lumière le parti qu'il convenait de tirer de la proximité des voies navigables qui bordent la capitale alsacienne. Le simple port fluvial, éloigné du Rhin et des canaux qui le relie à la Marne et au Rhône, devait dans l'esprit de ceux qui rêvaient pour lui un avenir plus glorieux, devenir un véritable port rhénan édifié à l'image de ceux qui bordent le cours du Rhin allemand.

Un premier projet aboutit à doter Strasbourg d'un port inauguré en 1892 « le port d'Austerlitz », situé à l'angle formé par le canal de jonction (reliant le canal de la Marne au Rhin au canal du Rhône au Rhin) et la route de Strasbourg à Kehl : il comportait une darse parallèle au canal et dont les dimensions primitives restées inchangées étaient les suivantes : longueur : 560 m. — Largeur : 40 m. — Profondeur : 2 m. — Les quais reliant cette première darse à une seconde dite : bassin du pétrole s'étendaient sur une longueur de 3.800 m. qui fut rapidement couverte d'entreprises. La construction du port d'Austerlitz se traduisit immédiatement par un développement

Les ports de Strasbourg et de Kehl en 1924.



LEGENDE

1. — Port de l'Hôpital.
2. — Bassin de la Porte d'Austerlitz.
3. — Bassin du Pétrole.
4. — Bassin du Commerce.
5. — Bassin de l'Industrie.
6. — Gare de Triage du Port du Rhin.
7. — Petit Rhin.
8. — Ponts de Strasbourg à Kehl.

intense du trafic qui démontra dès 1895 l'insuffisance des installations existantes. La conception d'un nouveau port plus vaste se fit jour, certaines considérations aidant : les voies d'accès au port d'Austerlitz se révélaient difficiles et présentaient des imperfections dues à la présence d'écluses ; il était d'autre part impossible d'étendre les travaux d'aménagement sur l'autre rive du canal de jonction qui était occupée par l'administration militaire.

Tous ces motifs amenèrent en 1901 la construction d'un port nouveau, plus moderne, plus vaste dit « Port du Rhin ». Conçu à une époque où l'on hésitait à régulariser le cours du Rhin ou à creuser un canal latéral, il fut établi de manière à s'accommoder de l'une ou de l'autre de ces solutions. Sa contexture conserve aujourd'hui encore les caractères qui lui furent assignés dès sa création. Le port du Rhin couvre une superficie de 127 hectares environ sillonnée par les deux bassins du commerce et de l'industrie : le premier parallèle au petit Rhin, bras détourné du Rhin, s'étend sur une longueur de 1.200 mètres et mesure 100 mètres de largeur ; le second a une longueur de 1.400 mètres et 80 à 100 mètres de largeur. Ces deux bassins convergent au point de communication du Rhin avec le canal de la Marne au Rhin ; dès leur aménagement, ils ont été envahis par les entreprises commerciales et industrielles qui ne tardèrent pas à occuper tout l'espace disponible.

Un rapide coup d'œil jeté en 1913 sur le port de Strasbourg allemand accusait une évolution dans la contexture de ses divers éléments ; à mesure qu'on se rapprochait du Rhin, les bassins étaient plus larges, mieux aménagés, les entrepôts plus vastes et l'outillage plus perfectionné.

L'empreinte du temps se décelait facilement et permettait de suivre les étapes franchies par le progrès industriel. Déjà avant la guerre, le vieux port d'Austerlitz semblait voué à une stagnation certaine ; bien que voisin de la ville et malgré la modicité des frais d'entretien et de location de ses terrains, il ne pouvait rivaliser avec le port du Rhin. Merveilleusement bien situé, celui-ci présentait dans son équipement toutes les garanties de prospérité et affirmait par l'état plus perfectionné de son outillage une supériorité marquée vis-à-vis du port d'Austerlitz.

Quelque brillante qu'ait été la marche suivie par le port de Strasbourg dans son expansion et le degré de perfection atteint dans l'agencement de son activité à la veille de la guerre, il serait fâcheux de se méprendre sur les attitudes du Reich en cette matière. Bien loin de favoriser Strasbourg, de soumettre cette ville aux mêmes traitements que les autres ports du Rhin, le gouvernement allemand n'a cessé de contrarier les tentatives de création du port, apportant dans son mauvais vouloir tout l'entêtement et le raffinement que recèle le caractère germanique. Aussi bien, l'empire a-t-il rencontré chez les Alsaciens un esprit de persévérance aussi ferme que sa volonté de résistance. C'est en effet à la ville de Strasbourg que revient le mérite de l'initiative et de l'exécution des travaux du port : c'est le groupement des intérêts alsaciens qui a donné l'impulsion première et mené à bien cette entreprise de grande envergure.

L'accueil fait par le Reich au projet de construction du port fut bienveillant, mais la générosité du Reich se borna à des encouragements louangeurs et à une subven-

tion ridicule si on la rapproche de celles qui furent octroyées aux autres ports rhénans.

Outre les charges nécessitées par les travaux du port, la ville de Strasbourg s'est vue imposer sur les premiers terrains exploités par elle la servitude militaire « non aedificandi » qui rendait impossible toute construction durable ; ce n'est qu'en 1901 que cette entrave put être supprimée, moyennant une contribution de 2 millions 1/2 de marks à payer au fisc militaire. Indépendamment de ces obstacles directs, il faut mentionner ceux qui furent opposés à l'utilisation du Rhin, aux relations de Strasbourg avec la Suisse et la France, toutes questions qui trouveront leurs places dans des développements ultérieurs.

Malgré tous les mécomptes essayés par les Alsaciens dans l'aménagement du port de Strasbourg, il faut rendre hommage à la municipalité de cette ville qui a été et reste encore aujourd'hui la véritable cheville-ouvrière du port. Strasbourg, comme d'ailleurs d'autres ports rhénans tels que Karlsruhe, Worms et Cologne, est un port privé qui subvient à ses besoins sans solliciter aucun secours et s'administre en pleine liberté, se dégageant ainsi de toute tutelle. La gestion du port, ainsi qu'à l'origine, est assurée par un organisme groupant sous la rubrique d'ensemble « Administration du port » les divers services dont une spécialisation raisonnée imposait la création. Soumis au contrôle d'un adjoint au maire, l'« Administration du port » a comme chef un ingénieur municipal chargé des questions administratives et commerciales, les études techniques étant dévolues au service des travaux publics. Sous les ordres directs de l'ingénieur se placent un inspec-

teur et un sous-inspecteur des ports veillant à l'entretien des bassins, des bâtiments et du matériel. Quant à la comptabilité, elle est tenue par la caisse municipale ; le budget du port n'étant qu'un chapitre du budget de la ville, les fluctuations du premier sont susceptibles de mettre le désarroi dans le second pour peu qu'elles prennent des allures anormales ; c'est pourquoi les efforts de la ville ont toujours eu pour objet de compenser par des recettes corrélatives les lourdes charges imposées par les travaux du port. Ces recettes proviennent pour la plus grande part des aliénations ou locations de terrains, matériels et bâtiments aux industries privées ; elles sont cependant insuffisantes pour assurer l'amortissement des dépenses municipales consacrées au port, ce qui s'explique aisément en raison de la modicité intentionnelle des prestations exigées par la Ville. Celle-ci a sacrifié délibérément son intérêt propre à l'industrie en favorisant l'essor économique régional par des contrats dont les clauses révèlent le souci d'assurer l'expansion du port. Mais si les conditions d'exploitation des chantiers sont peu onéreuses, ces avantages pécuniaires exigent comme contre-partie la mise en valeur des terrains concédés dans un délai assez court et l'interdiction d'affecter les installations à d'autres fins que celles qui sont conformes aux destinations industrielles et commerciales prévues. Toute gestion d'entreprise se traduisant par des bénéfices exagérés trouve son correctif dans la concurrence opposée par la régie municipale dont les tarifs ont force de loi ; la Ville, en se réservant un entrepôt, tient en échec ceux qu'elle a concédés et cantonne dans les limites du juste prix les abus que les

entreprises privées sont trop facilement tentées d'atteindre.

La politique municipale, fortement empreinte d'un esprit constructif animé du désir de mener à bonne fin le but qu'elle s'était proposé, avait réussi à triompher des obstacles que le Reich faisait surgir contre elle et était arrivée à la veille de la guerre à assurer à Strasbourg un trafic intense. Le mouvement commercial était en effet tel que l'état de saturation où se trouvait le port rendait nécessaire l'accroissement d'un centre économique auquel la stagnation n'était pas permise. Le statu quo aurait été le prélude d'une capitulation devant un adversaire que la haine badoise avait équipé sur l'autre rive du Rhin : nous voulons dire le port de Kehl.

LE PORT DE STRASBOURG FRANÇAIS

CHAPITRE I

LE PORT DE STRASBOURG AU POINT DE VUE GÉOGRAPHIQUE

I. — *Les voies d'eau : liaisons et concurrences*

La domination allemande, en plaçant l'Alsace dans un état de protection confinant à la tutelle oppressive rendait difficile l'expansion du port de Strasbourg. Les avantages naturels d'une situation géographique incomparable se trouvaient affaiblis par les obstacles artificiels que le Reich se plaisait à imaginer pour brider l'essor économique des régions annexées.

Ce n'est qu'au prix d'efforts continus et grâce à une ténacité inflexible que Strasbourg déjouant les calculs des Etats allemands, était parvenue sans défaillances à tenir tête aux perpétuelles tracasseries dont elle était l'objet.

Aujourd'hui, par la vertu du traité de Versailles, les obstacles sont culbutés, le moment est venu où le port français du Rhin peut librement porter ses vues sur tous les points de l'horizon et occuper dans la vie économique

de l'Europe la place qu'il peut légitimement revendiquer. La restauration de l'unité territoriale française n'a pas seulement pour effet de faire considérer le Rhin comme frontière naturelle ; à cette satisfaction d'amour-propre s'ajoutent des avantages plus réels.

Désormais libre dans ses communications de la mer à Strasbourg, la France voit s'ouvrir à elle une des voies d'eau les plus fréquentées et par elle les relations avec l'Europe centrale et les pays d'outre-mer. Le nouveau port de l'est est destiné de par sa situation à une prospérité qu'il ne tient qu'à lui de conquérir ; le succès de sa politique d'expansion réside tout entier dans la clientèle d'un arrière-pays de vaste étendue.

Il a besoin pour cela de moyens de communications nombreux et économiques au premier rang desquels figure le réseau fluvial. Bien que jouissant des principaux avantages des ports maritimes, Strasbourg n'en demeure pas moins un port fluvial ; aussi les dégagements par voies d'eau lui sont-ils du plus grand secours. Les éléments du trafic et la lourdeur qui les caractérise accusent davantage l'importance des voies d'eau susceptibles non seulement d'être utilisées comme moyen de transport, mais encore de désencombrer les voies ferrées des marchandises lourdes et volumineuses.

Cependant, malgré la multitude et la diversité des directions suivies par les voies d'eau qui sillonnent les régions voisines du Rhin, il serait faux de ne voir en elles que des auxiliaires du transit strasbourgeois.

S'il est parmi le réseau fluvial des voies navigables aboutissant à Strasbourg et jouant ainsi un rôle de liaison, d'autres, par contre, et en grand nombre détournent

vers des centres économiques rivaux les courants commerciaux qu'il eût été possible d'attirer. Il se crée ainsi suivant les cas, pour les raisons de commodité et de simplicité dans les parcours des variations dans le choix des fleuves et des canaux qui déterminent des modifications profondes dans l'activité des ports. Les cours d'eau, loin d'être utilisables pour la desserte, sont au contraire à redouter par l'aide qu'ils fournissent aux centres économiques concurrents. Il est donc d'un intérêt primordial pour notre port de l'est de s'assurer par l'aménagement ou la création de voies navigables appropriées les liaisons pratiques et directes qui feront converger vers lui plutôt que vers les ports allemands les éléments du trafic rhénan destinés au commerce maritime.

Nous abordons ainsi l'étude des voies navigables : fleuves et canaux intéressant Strasbourg.

Et d'abord les fleuves. Une attention toute particulière doit être accordée au Rhin, fleuve légendaire qui a de tout temps attiré les convoitises des peuples. A toutes les époques de l'histoire est apparu clairement le parti qu'il y avait à tirer d'un fleuve qui alliait à la puissance de son débit et à la largeur de son lit, la richesse des contrées qu'il traversait.

Le Rhin, d'origine glaciaire, prend sa source dans le canton suisse des Grisons. Il traverse ou limite la Suisse, la France et le pays de Bade, le Palatinat bavarois, la Hesse, la Westphalie et les Pays-Bas où il atteint la mer parmi le delta commun à ses eaux ainsi qu'à celles de l'Escaut et de la Meuse. Il est navigable en principe de Bâle à la mer sur une longueur de 860 km ; la France est riveraine pour 180 km.

L'importance évidente que comporte l'accès au Rhin apparaît davantage encore si, à côté des divers états traversés par ce fleuve, on considère les régions du point de vue économique. Les productions du bassin rhénan, plus spécialement les richesses minérales se révèlent abondantes et diversifiées. Elles s'analysent de la façon suivante en remontant le cours du fleuve : potasses de Haute-Alsace, pétroles de Basse-Alsace, minerais de fer de Lorraine, houilles de la Sarre et de Lorraine, lignites de la région de Cologne, houilles du bassin rhénan westphalien. On conçoit dans ces conditions que les efforts de Strasbourg aient tendu à s'assurer un débouché sur le cours du Rhin; c'était là chose facile à atteindre en raison de la proximité du fleuve. Seulement les difficultés que comportait l'usage de cette voie d'eau irrégulière et capricieuse compromettaient les possibilités du trafic : non seulement l'aménagement du Rhin était imparfait à bien des endroits, mais encore le régime des eaux avec les variations du débit rendaient la navigation intermittente.

A côté de ces inconvénients communs à tous les ports du Rhin, Strasbourg avait à souffrir de sa situation géographique qui lui imposait un isolement plein de dangers. En se trouvant ainsi écartée de l'activité rhénane, elle subissait un sort très différent de Mannheim, point terminus de la navigation.

Ces diverses causes d'infériorité devaient disparaître par étapes successives. La régularisation du Rhin, dans le but de faciliter la navigation et d'améliorer au possible le mouillage devait comprendre une série de travaux d'amélioration, de correction et de dérochement à l'occasion desquels les dissensions des riverains ne laissèrent pas de

se manifester ; la conclusion pénible des accords de 1840 entre la France et le pays de Bade, et plus tard de 1856, tendant à l'aménagement du Rhin jusqu'à Mannheim, dénote la méfiance des contractants. Ces premiers travaux rendaient le Rhin navigable jusqu'à Mannheim, mais n'intéressaient pas l'amont du fleuve.

Pour rendre Strasbourg accessible aux chalands rhénans pendant toute l'année et éviter les ruptures de voyage depuis Mannheim, deux solutions étaient possibles : ou bien on étendrait vers l'amont la régularisation du Rhin, ou bien on creuserait un canal latéral.

Un premier projet de canal latéral présenté au Reich en 1890 fut rejeté sur les instances du duché de Bade sous prétexte d'impossibilités financières. L'Alsace reporte son espoir sur une régularisation du Rhin moins onéreuse et entame des négociations avec la Bavière et le duché de Bade en vue de répartir les dépenses ; c'est vainement qu'un accord est conclu en 1901, car Bade refuse de le signer. Strasbourg se décide alors pour un canal latéral, mais Bade s'inquiète ; à tout prendre, mieux valait pour elle la régularisation qui lui permettait de construire Kehl. L'accord est signé en 1906, non sans disproportionner les contributions : Strasbourg supporte 60 o/o des dépenses, Bade 40 o/o seulement. L'issue de la lutte donnait gain de cause à Strasbourg, mais les gênes incessantes qu'elle y avait rencontrées lui permettaient de tirer une leçon des événements passés.

Il fallait désormais rendre impossibles les oppositions des états riverains aux projets de travaux concernant le Rhin. La France a mesuré toute l'importance de cette question lors de la rédaction du traité de Versailles ; elle

Le Rhin et son arrière-pays



de 250 à 400 tonnes.....
 auxiliaires et Rivières pour bateaux
 au-dessous de 250 tonnes.....
 auxiliaires projetés ou en construction

s'est ingéniée à garantir l'Alsace de la gêne considérable qu'avait entraîné pour elle la nécessité d'obtenir les autorisations des puissances riveraines et évite pour l'avenir les entraves aux travaux rhénans. Les articles 358 à 361 réglementent la matière et établissent notamment les prescriptions suivantes :

« La France aura sur tout le cours du Rhin compris
« entre les points limites de ses frontières le droit de pré-
« lever l'eau sur le débit du Rhin pour l'alimentation des
« canaux de navigation et d'irrigation construits et à
« construire, ainsi que d'exécuter sur la rive allemande
« tous les travaux nécessaires à l'exercice de ce droit. »

« Le droit exclusif à l'énergie produite pour l'aménagement du fleuve sous réserve de paiement à l'Allemagne
« de la moitié de la valeur de l'énergie effectivement produite ».

« Tous les projets de travaux seront communiqués à
« la commission centrale pour lui permettre de s'assurer
« que les conditions requises sont remplies ».

« L'Allemagne, par contre « s'interdit d'entreprendre ou d'autoriser la construction d'aucun canal latéral
« ni d'aucune dérivation sur la rive droite du fleuve vis-à-vis des frontières françaises ». « Reconnaît à la
« France le droit d'appui et de passage sur tous les terrains situés sur la rive droite, qui seront nécessaires
« aux études, à l'établissement et à l'exploitation des barages que la France pourra décider ultérieurement de
« construire. » Elle remettra au gouvernement français,
« dans le mois qui suivra la mise en vigueur du présent
« traité tous plans, études, projets de concessions et de
« cahiers des charges, concernant l'aménagement du

« Rhin pour quelque usage que ce soit, établis ou reçus
« par le gouvernement d'Alsace-Lorraine ou par celui du
« grand-duché de Bade ».

Il est dit également dans l'article 359 : « Dans les
« sections du Rhin formant frontière entre la France et
« l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précè-
« dent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre
« berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approba-
« tion préalable de la commission centrale ou de ses délè-
« gués. »

Enfin : « La France se réserve la faculté de se substi-
« tuer aux droits et obligations résultant des accords in-
« tervenues entre le gouvernement de l'Alsace-Lorraine et
« le grand duché de Bade pour les travaux à exécuter sur
« le Rhin ; elle pourra aussi dénoncer ces accords dans
« un délai de 5 ans à dater de la mise en vigueur de ce
« traité. »

« La France aura également la faculté de faire exé-
« cuter les travaux qui seraient reconnus nécessaires par
« la commission centrale pour le maintien ou l'amélio-
« ration de la navigabilité du Rhin en amont de Mann-
« heim ».

Ces dispositions en laissant les mains libres à la France et en permettant de fléchir les mauvaises volontés allemandes, rendent possibles une amélioration continue du cours du Rhin ainsi que l'exécution de tous travaux concernant les voies connexes et adjacentes.

Mais les possibilités matérielles de la navigation sont insuffisantes à elles seules pour faire du Rhin l'organe de liaison entre Strasbourg et la mer ; elles doivent se compléter par des mesures d'ordre juridique qui assureront à

la navigation la sécurité et la liberté indispensables. Ce n'est pas d'aujourd'hui que datent les controverses nées du principe de la liberté des fleuves internationaux ; déjà la Convention s'en était inquiétée, mais c'est surtout au lendemain des guerres de l'empire que la question fut portée sur le terrain des faits. La première application d'un principe qui considérait qu'étant les voies naturelles conduisant à la mer, les fleuves internationaux devaient comme elle, être accessibles au commerce et aux navires de tous pays, visait le Rhin, dont la liberté était proclamée en 1814 par le traité de Paris. « La navigation du « Rhin » y était-il dit, « sera libre du point où il est « navigable » jusqu'à la mer et réciproquement de sorte « qu'elle ne puisse être interdite à personne ».

Sans entrer dans les difficultés d'interprétation des termes « jusqu'à la mer » et dans le détail du *modus vivendi* arrêté par la convention de Mayence de 1831, il est utile de rappeler la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 qui a tranché définitivement la question. Elle interprète les termes « jusqu'à la mer » dans le sens « jusqu'à la pleine mer » et pose le principe de la liberté de la navigation dans les termes les plus larges ; cependant, elle subordonne la faculté de navigation à des conditions telles qu'il est bien difficile aux non riverains d'en jouir. Il faut notamment, pour naviguer sur ce fleuve, avoir son domicile sur le Rhin, produire un certificat constatant qu'on a la pratique de la navigation sur ce fleuve, avoir son domicile sur le Rhin, produire un certificat établissant la solidité du navire ; d'autre part, certaines faveurs sont faites aux navires des états riverains à la différence de ceux des états non riverains. La conven-

tion établit une commission internationale de navigation composée de délégués des états riverains et siégeant à Mannheim.

Le traité de Versailles a redressé les entorses apportées à l'application du principe de la liberté du Rhin sainement entendu. Désormais, une commission centrale ayant son siège à Strasbourg est substituée à l'organisme institué par la convention de Mannheim. Elle est présidée par la France et comprend : deux représentants pour les Pays-Bas, la Suisse, l'Italie, la Belgique et la Grande-Bretagne et quatre pour la France et les états riverains du fleuve. La commission centrale a pour fonction d'édicter des règlements en ce qui concerne le pilotage et les autres mesures de police. Le traité consacre dans son article 356 le principe de la liberté de la navigation sur le Rhin et proclame l'égalité des droits pour les bateaux de toutes nationalités, supprimant ainsi pour l'avenir toutes les restrictions établies par la convention de Mannheim. Le nouveau statut international du Rhin donne lieu de croire que l'ère des difficultés éprouvées par la navigation au cours des périodes passées est définitivement clôturée.

Cependant, si le port de Strasbourg peut se féliciter de communiquer directement avec la mer, il ne peut faire abstraction des concurrences que lui opposent les ports allemands. Ceux-ci occupent en effet sur le Rhin des situations souvent supérieures à celles de notre port français en raison de l'ancienneté de positions qu'ils détiennent et de l'organisation plus minutieuse des liaisons. Les affluents de la rive droite du Rhin sont pour Strasbourg autant de concurrences par les liaisons qu'ils procurent aux centres allemands. Mannheim — Rheinau — Ludwigs-

hafen au confluent du Neckar, Mayence et Francfort desservis par le Main, Coblenze, Bonn, Cologne, Dusseldorf et enfin Duisbourg-Ruhrort, double clef du bassin de la Ruhr sont autant de rivaux avec qui notre unique port rhénan doit compter. Bien plus, les liaisons fluviales et les canaux qui en complètent le réseau atteignent chez nos voisins une perfection telle qu'il semble chimérique pour la France de formuler la moindre prétention sur la rive droite du Rhin.

C'est donc sur la rive gauche, et en amont du fleuve que Strasbourg doit porter ses vues. Il convient d'examiner tout d'abord dans quelle mesure il est possible d'utiliser les voies fluviales.

Pour ce qui est du Rhin amont, il est pour le moment impraticable, quant aux cours d'eau de la rive gauche, un affluent : la Moselle et deux fleuves adjacents sont à retenir.

La Moselle qui prend sa source en France et coule dans une partie de son cours sur le sol allemand, se jette dans le Rhin à Cologne, pour qui elle est une liaison naturelle. Heureusement, l'état d'innavigabilité de cette voie d'eau l'empêche d'être une concurrence sérieuse pour Strasbourg ; bien plus, il est possible d'en faire une liaison par des travaux appropriés. Le court tronçon canalisé entre Metz et Frouard, et dont la longueur n'atteint que 50 kilomètres, sera allongé au delà de Metz jusqu'à Thionville. La réalisation de ce projet (2 décembre 1919) permettra le transport des minerais lorrains jusqu'au canal de la Marne au Rhin aboutissant à Strasbourg ; mais c'est là un avantage provisoire qui disparaîtra le jour où la canalisation de la Moselle rendra plus directe et plus éco-

nomique la desserte du bassin lorrain par Coblenze. L'intérêt de Strasbourg est donc de retarder la canalisation de la Moselle. C'est à la commission centrale du Rhin qu'il appartient de statuer sur ce point.

La Meuse qui prend sa source en France n'est pas un affluent du Rhin, mais un fleuve adjacent aboutissant à la mer en même temps que lui ; ce n'est pas non plus, semble-t-il, une concurrence : la voie d'eau de la Meuse est incontestablement d'une médiocrité qui lui interdit de lutter avec la force d'attraction du Rhin ; tout au plus peut-on songer à l'utiliser pour la liaison entre les régions qu'elle traverse, mais jamais pour un trafic de transit international à travers ces régions.

L'Escaut, comme la Meuse, fleuve adjacent du Rhin, se jette dans la mer à Anvers. Il prend sa source en France et entre dans le domaine de la navigation à Cambrai terminus du canal de Saint-Quentin par lequel l'Oise est reliée à l'Escaut ; il constitue donc un élément de la voie d'eau reliant la région parisienne à la Belgique et à la mer. Il est relié d'autre part au bassin houillier de Mons et Charleroi par deux canaux : le canal de Mons à Charleroi et celui de Condé à Charleroi. Enfin, par l'entremise d'un réseau complexe de canaux, il permet la liaison entre la région de Lille et le Rhin inférieur par le port de Gand. Il y a donc là une concurrence redoutable pour Strasbourg, plus spécialement en ce qui concerne le ravitaillement passager des régions du nord de la France en charbons allemands.

De quelque côté qu'il se tourne, le port de Strasbourg ne peut compter sur aucune voie fluviale, hormis le Rhin aval pour lui servir de liaisons ; au contraire, il faut voir

en elles des concurrences. C'est donc aux voies d'eau artificielles qu'il doit s'en remettre pour assurer sa desserte.

Le grand canal d'Alsace ne fera ici l'objet d'aucun développement ; il trouvera sa place naturelle dans le chapitre : « Strasbourg et la Suisse ». On examinera successivement le canal du Rhône au Rhin, le canal de la Marne au Rhin ainsi que les liaisons entre Strasbourg et Marseille.

Le canal du Rhône au Rhin, terminé en 1832, met en communication Strasbourg avec la Saône à Saint-Symphorien, et de là avec la Seine par le canal de Bourgogne et l'Yonne. Au lendemain de la guerre franco-allemande, la loi d'Empire de 1892 devant porter au gabarit français des péniches de 300 tonnes, les canaux alsaciens, négligea le canal du Rhône au Rhin dont l'aménagement fut arrêté à Mulhouse ; de son côté, la France, devant ce mauvais vouloir, ne jugea pas à propos de pousser les travaux au delà de Besançon. Cette situation prendra heureusement fin cette année par la mise au gabarit du canal de Mulhouse à Besançon ; Strasbourg pourra ainsi communiquer avec Lyon en toute facilité.

Le canal de la Marne au Rhin, reliant Strasbourg à Vitry-le-François, met Strasbourg en communication avec le canal de la Sarre, la Moselle, le canal de l'Est et les Ardennes, enfin les canaux de la région du Nord. Dès sa création en 1853, il fut mis au gabarit des péniches de 300 tonnes. L'importance de la navigation sur cette voie a posé depuis la guerre des problèmes nouveaux qui ont donné naissance à des projets d'amélioration : la canalisation de la Moselle, de l'Orne, de la Fentsch, sont pré-

vues, de même que le doublement des écluses des canaux de Marne au Rhin et de la Sarre.

A côté des travaux d'amélioration des voies navigables existantes, on envisage la création de canaux destinés à faire communiquer le port de Strasbourg avec des régions plus lointaines que son hinterland immédiat. Le projet d'une voie d'eau Marseille-Strasbourg compte parmi les plus intéressants ; il suppose la création du canal d'Alsace et la régularisation du canal du Rhône au Rhin ; il comporte aussi l'utilisation de la Saône canalisée jusqu'à Lyon ainsi que celle du Rhin jusqu'aux régions de son estuaire, qu'un canal reliera à Marseille pour éviter aux bateaux les eaux maritimes.

La réalisation de ce projet, en assurant à Strasbourg les avantages que comportent les possibilités d'échanges entre deux ports maritimes de trafic différent, lui permettra ainsi d'attirer vers le Rhin les productions diverses des régions qui, comme celles de la rive droite du Rhône, sont en dehors de son hinterland actuel. Par là-même sera atteint le but de ceux qui veulent faire de Strasbourg le grand port de l'Europe centrale. Il est bien certain que l'heure n'est pas venue de voir se réaliser un projet aussi grandiose ; il suppose, s'il prétend légitimer les espérances qu'on se plait à imaginer, tout un ensemble de réformes préalables.

Le réseau des voies navigables françaises, aussi bien fleuves que canaux, souffre d'une incurie généralisée ; des améliorations s'imposent aux régimes souvent irréguliers des cours d'eau : des additions sont nécessaires à la carte de nos canaux. Une étude hydrographique comparée accuse les lacunes du réseau français en même temps que

l'agencement logique des voies d'eau allemandes. C'est surtout la cohésion magistrale du réseau ennemi avec l'enchaînement facile de ses liaisons qu'il importe d'installer chez nous.

Les travaux entrepris dès l'armistice ont effacé les tares profondes de notre réseau, mais les points faibles sont encore nombreux ; le développement progressif du trafic en décèle chaque jour de nouveaux en même temps que les symptômes d'une gêne chronique apparaissent plus nets. Une véritable perturbation résulte de la différence de nature des voies d'eau qui s'enchaînent ; la variété de leurs régimes et l'inégalité de leur débit déterminent les préférences de la navigation au profit de certaines voies et la désertion des autres. Les encombrements qui s'ensuivent en enlevant toute homogénéité à la circulation nécessitent des décongestions locales que l'insuffisance des voies d'eau est impuissante à assurer. C'est pourquoi, si l'on veut éviter dans les liaisons l'irrégularité que la contexture du réseau fluvial et l'insuffisante souplesse que la desserte par canaux ne peut conjurer, on devra chercher dans les voies ferrées le palliatif indispensable,

II. — *Les voies ferrées. - Liaisons et concurrences.*

C'est une condition vitale pour les ports de détenir un réseau de liaisons important et varié. Le système économique formé par la réunion d'un port et de son arrière-pays, présente un aspect qui rappelle celui d'un corps organisé. Aussi bien que les organismes vivants qui demandent à leurs divers membres de contribuer à l'activité

générale en les aidant dans la mesure de leurs facultés, les centres économiques ont besoin de ramifications lointaines et coordonnées pour soutenir leur essor.

Les dégagements nécessaires à l'expansion commerciale et les attaches solides susceptibles de maintenir en tout temps la constance du trafic doivent présenter les caractères de continuité que requiert la régularité de vie favorable à l'expansion économique. Deux moyens sont possibles pour assurer au trafic cette continuité d'allures ; ce sont les voies d'eau et les voies ferrées. Cependant l'usage exclusif de l'un ou l'autre de ces éléments est à condamner, l'insuffisance de la desserte par eau notamment, étant apparue de manière convaincante dans le précédent chapitre. Les réseaux de voies navigables les mieux aménagés présentent malgré la perfection de leur texture des points faibles impossibles à négliger.

Les fleuves, tout d'abord, n'ont jamais dans la région de leurs eaux une régularité permanente. Tantôt apparaissant avec la fonte des neiges, les perturbations provoquées par la crue du débit ; de graves difficultés en résultent pour la navigation en raison de la vitesse des courants et de la résistance qu'ils opposent à la batellerie. Tantôt, au contraire, c'est l'arrêt de la navigation ou l'obligation de recourir aux allègements de tonnage en raison de la baisse des eaux sous l'action de la sécheresse.

Les canaux, bien qu'étrangers aux vicissitudes supportées par les voies fluviales, comportent des imperfections aussi gênantes que ces dernières ; indépendamment de la gelée qui immobilise les convois des canaux, il faut mentionner les arrêts imposés à la navigation par le chômage forcé au cours des périodes consacrées à la réfection

et l'entretien des réseaux. Pas plus donc que les fleuves, les canaux ne peuvent prétendre réaliser sans à-coups la desserte d'un port.

Les voies ferrées, au contraire, se présentent dans de meilleures conditions pour remplir cet office ; cependant elles sont loin de pouvoir désarmer les critiques qui ont tôt fait de découvrir leurs imperfections ; c'est d'abord le danger si fréquent d'embouteillage résultant en grande partie de l'insuffisance des chemins de fer qu'on a négligé d'adapter aux besoins actuels du trafic ; c'est ensuite et surtout la rareté du matériel roulant qui détermine la constitution de stocks toujours onéreux pour l'industrie. Toutefois, les réseaux ferroviaires présentent par ailleurs des avantages qu'il faut reconnaître ; à la rapidité du transport s'ajoute la possibilité inconnue dans les voyages fluviaux, de détailler les expéditions.

Les éléments du trafic ont donc à choisir entre les voies d'eau et les voies ferrées qui se recommandent les unes et les autres à l'attention du commerce par des qualités variées mais égales. Les voies ferrées, qui semblent jouir aujourd'hui d'une vogue particulière, doivent cette préférence à la hausse anormale des frets fluviaux qui égalent sensiblement les tarifs ferroviaires ; c'est là d'ailleurs une situation passagère qui doit disparaître avec les crises actuelles.

Il faut se départir de tout exclusivisme dans le choix des liaisons ; l'action du réseau fluvial et celle des chemins de fer peuvent fort bien s'exercer conjointement sans inconvénients ; leur usage simultané sera guidé par des conditions d'opportunité qui fixent la tâche respective des deux moyens de transports par fer et par eau en pro-

voquant de part et d'autre le souci de corriger par une intervention opportune les défauts propres à chacun d'eux.

Le port de Strasbourg, bien que riverain du Rhin, et bénéficiant de ce fait de liaisons qui rattachent cette grande artère aux régions les plus variées, doit chercher par l'usage des voies ferrées la compensation à l'insuffisance de ces dégagements. Sous ce rapport, notre port de l'Est est desservi par les chemins de fer d'Alsace-Lorraine. Ce réseau ferroviaire qui s'ajoute à l'ensemble des voies françaises, présente une contexture particulière : sa faible longueur (2.236 kilomètres) ne souffre pas la comparaison avec celles des autres réseaux français, dont le moins important a une longueur double de celui qui dessert l'Alsace.

Dès l'armistice, l'administration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine passa tout d'abord à une commission militaire des chemins de fer de campagne à qui succéda, en vertu d'un arrêté du commissariat général du 19 juin 1919, une administration civile ; un décret du 30 novembre 1920 mettait un terme à ces changements de régime en plaçant le réseau d'Alsace-Lorraine sous l'autorité du ministre des Travaux publics. Des efforts devaient être faits par l'administration française pour réaliser l'unité de réglementation du réseau national en soumettant l'Alsace au régime commun appliqué en France ; c'est surtout en ce qui concerne la tarification des transports qu'il était difficile d'agir.

L'introduction en Alsace-Lorraine de la réglementation française en matière de tarifs a été réalisée le 20 février 1923 ; de plus, la participation du réseau au nou-

veau régime des chemins de fer a été établie par une décision du ministre des Travaux publics en date du 31 mars 1923. Toutefois, si l'assimilation complète du réseau d'Alsace-Lorraine au régime français a pu s'effectuer sans difficultés au point de vue administratif, les différences techniques profondes qui subsistent, diminuent beaucoup la portée des mesures prises pour incorporer le réseau d'Alsace au réseau national.

Le matériel ferroviaire du réseau alsacien présente des particularités qui sont de nature à laisser subsister son isolement vis-à-vis de ses voisins français. Alors que l'écartement des voies est de 1 m. 45 sur l'Est et le P.-L.-M., il n'est que de 1 m. 43 en Alsace-Lorraine ; de plus, le code signalétique en usage sur le réseau d'Alsace qui comporte l'emploi fréquent de signaux au ras du sol ne ressemble en aucune manière au code français. Enfin, et c'est là un écueil à éviter, les trains alsaciens empruntant dans leurs trajets la voie droite, à l'opposé de la pratique française, il en résulte une gêne appréciable dans le trafic entre les réseaux limitrophes.

Le réseau d'Alsace-Lorraine conserve donc une originalité qui peut être inquiétante dans ses rapports avec la France, mais il trouve de ce fait des compensations par ailleurs. Son assimilation technique aux chemins de fer allemands lui permet de bénéficier de sa similitude matérielle avec les voies ferrées du Luxembourg (Guillaume-Luxembourg et Prince Henri) et de la Suisse. Aussi ne convient-il pas de déplorer la situation qu'entraîne pour Strasbourg l'équipement particulier du réseau d'Alsace-Lorraine ; peut-être même faut-il s'en féliciter si l'on

songe aux facilités de relations avec l'Allemagne qui en sont les conséquences.

La situation géographique de Strasbourg, point de concours des grandes lignes internationales, faisait dire avant la guerre qu'elle était la « plaque tournante de l'Europe » ; c'était là l'énoncé d'une vérité profondément juste. Mais avant d'étudier l'intensité du rayonnement ferroviaire de notre port de l'Est, il importe de connaître l'organisation intérieure qui lui permet de se raccorder aux voies ferrées qui assurent sa liaison avec les différents centres économiques du continent.

Les marchandises arrivant au port de Strasbourg par voie d'eau ou celles qui y sont entreposées et qui doivent accomplir un voyage par fer, ont le choix entre deux gares, points initiaux de tout parcours sur voies ferrées : la gare de Strasbourg-Neudorf et celle de Strasbourg-Port du Rhin. Les situations respectives de ces deux organes délimitent leur zone d'influence : la première desservant le port d'Austerlitz, la deuxième le port du Rhin. Le projet d'extension du port de Strasbourg avec l'aménagement d'un port sud en amont du port actuel comporte la création d'une gare de triage affectée à la desserte du centre nouveau, mais nous ne sommes pas encore prêts de le voir réaliser. Strasbourg ne dispose aujourd'hui que des deux gares mentionnées ci-dessus et qui dirigent le trafic du port sur la gare de triage d'Hausbergen, dont l'importance est capitale par ce fait qu'elle est le centre de passage de toutes les marchandises allant au port de Strasbourg ou en venant. Hausbergen constitue, en effet, un point d'accrochage à toutes les grandes lignes inter-

nationales ; il joue pour le trafic ferroviaire alsacien un rôle analogue à celui du port dans le trafic par voie d'eau.

Si les ports fluviaux et maritimes sont les organes de centralisation des voies navigables, les gares de triage sont les aboutissants naturels des réseaux ferroviaires et de même que c'est de port à port que les relations commerciales s'effectuent dans le premier cas, c'est de gare de triage à gare de triage dans le trafic par fer. C'est donc sur les grands centres ferroviaires que Strasbourg doit porter ses vues avant de donner à son trafic une direction quelconque. On citera parmi ceux qui intéressent le plus directement l'Alsace par leur proximité : Kehl-Lauterbourg - Wissembourg - Bâle - Metz - Thionville et Luxembourg. Ces points de raccordement qui environnent le centre alsacien comme les points d'un grand cercle, rattachent la région alsacienne à tous les pays d'Europe.

Parmi les grandes lignes internationales qui divergent de la grande plaque tournante de Strasbourg, il faut noter les plus importantes. On remarque successivement en partant de l'Est :

- Strasbourg-Nancy-Paris,
- Strasbourg-Lille-Dunkerque,
- Strasbourg-Sarrebruck,
- Strasbourg-Bruxelles-Amsterdam,
- Strasbourg-Karlsruhe-Prague-Vienne,
- Strasbourg-Constance-Le Tyrol,
- Strasbourg-Bâle et l'Italie,
- Strasbourg-Lyon-Marseille-Vintimille,
- Strasbourg-Bordeaux.

Les nombreuses liaisons assurées par ce faisceau touffu de voies ferrées donnent toutes garanties de pros-

périté à notre port de l'Est ; cependant il faut signaler dans la structure de ce réseau un point faible qui apparaît heureusement du côté français et qu'il ne tient qu'à nous de faire disparaître. C'est dans des raisons d'ordre stratégique qu'il faut voir la cause de cette lacune que l'Allemagne se refusa obstinément à combler. La barrière des Vosges devant, dans l'esprit de nos ennemis, opposer son relief géographique aux armées françaises en cas de guerre, il importait qu'elle restât intacte. Dès le lendemain de l'armistice, on décida de faire disparaître cet anachronisme économique en supprimant par une percée centrale la gêne que causait aux communications la nécessité de contourner le massif vosgien pour relier les deux versants. Une ligne Saales-Saint-Dié, en voie d'exécution, réduira à 60 kilomètres la distance qui sépare Strasbourg des centres industriels des Vosges. Une ligne voisine reliera Mulhouse à Epinal par Wesserling-Saint-Maurice. Enfin deux percées centrales sont à l'étude : Sainte-Marie-aux-Mines-Saint-Dié et Metzeral-Cornimont. La réalisation de ces projets achèvera de donner à Strasbourg la plénitude de facilités dans les rayonnements par voies ferrées.

Cette mise au point de la desserte ferroviaire est loin cependant de résoudre les problèmes qui touchent aux voies ferrées. A côté de la question matérielle qui semble tranchée dès aujourd'hui, surgissent de réelles difficultés économiques tenant aux tarifs de transports. Ici, plus âprement peut-être que pour les voies d'eau, apparaissent les concurrences qui portent la lutte sur le terrain des tarifs. La rivalité que les chemins de fer exercent à l'encontre des voies d'eau et qui peut sans inconvénient abou-

tir à un compromis, présente une rigueur beaucoup plus faible que celle qui oppose les voies ferrées les unes aux autres. Dans ce cas, le combat mené à armes égales doit comporter des passes violentes où s'affaiblissent les adversaires.

Si l'on se reporte au cas de Strasboûrg en cette matière, on doit reconnaître le bienfait que lui apporte l'unification des tarifs des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et des compagnies françaises ; la continuité des liaisons avec la France est ainsi assurée. Il en est différemment dans les rapports du réseau alsacien avec ses voisins du Nord, du Sud et de l'Est.

En ce qui concerne les relations de Strasbourg avec la Suisse, l'avantage d'utiliser uniquement le réseau d'Alsace-Lorraine jusqu'à Bâle devrait écarter toute complication dans les tarifs, mais l'on doit compter avec le port de Kehl qui sera tenté de se concilier l'appui des chemins de fer badois pour soutenir sa lutte contre Strasbourg. C'est en effet ce qui se passe depuis longtemps et ce qu'il faut redouter de nos jours. La rivalité des deux ports voisins détermine celle des réseaux alsaciens et badois. Bien que légèrement plus courte, la distance de Bâle à Strasbourg est sensiblement égale à celle qui sépare Kehl du centre suisse. Il y a donc lieu de surveiller attentivement les modifications apportées par les chemins de fer badois aux tarifs de transports pour éviter qu'ils deviennent trop favorables. Cette souplesse de politique dans l'établissement des tarifs du réseau d'Alsace-Lorraine est pleine de difficultés, si l'on considère l'instabilité qu'apportent aux taux des tarifs badois, les fluctuations du change ; pourtant c'est pour Strasbourg une question vitale dont l'ini-

portance commande de mener la lutte contre les tarifs déficitaires allemands avec une grande ténacité.

La Belgique et le Luxembourg sont d'un accès plus facile grâce à la moindre différence des tarifs de leurs réseaux avec ceux des chemins de fer français ; l'unification complète est pratiquement réalisable.

Il n'en est pas de même pour les territoires de l'Allemagne occupée. Leur administration ferroviaire est confiée, comme on le sait, à un organe interallié : la régie des chemins de fer franco-belges qui fixe à son gré dans les zones soumises à son autorité les tarifs de transports, et souvent avec un manque d'opportunité susceptible de troubler gravement le trafic de ces réseaux. Les changements apportés au taux des tarifs dans les régions occupées sont fréquents ; notons à ce sujet la décision de la régie franco-belge du 20 juin 1923 ; elle comporte le doublement des tarifs antérieurement appliqués, dans le but de faire correspondre les taux nouveaux avec les baisses appréciables survenues dans le cours du mark. Le louable souci de faire supporter aux tarifs le contre-coup des troubles monétaires allemands a innové en la matière sans garder la notion de la mesure ; aussi en est-il résulté des conséquences fâcheuses. C'est ainsi que les industries du bassin de Briey évitent actuellement d'emprunter le réseau de la régie franco-belge dans leurs liaisons avec les régions allemandes du Nord ; elles préfèrent y accéder par une voie indirecte en transbordant leurs minerais via Strasbourg, moyen détourné, mais plus économique. Il y a là de la part de la régie franco-belge une faute lourde à réparer au plus vite ; Strasbourg y perdra à coup sûr le faible avantage que lui procurerait l'utilisation d'une

voie détournée mais tellement plus logique qu'il importe avant tout de la proscrire.

Pour ce qui est des relations que Strasbourg entretient avec l'Europe centrale, notre port rhénan ne peut que se soumettre aux tarifs des compagnies allemandes. Il est certain que Kehl, mieux situé que lui pour desservir les régions du vaste hinterland qui s'étend largement à l'est du Rhin, ne manquera pas de s'assurer des avantages pour organiser son trafic ferroviaire, mais il est douteux qu'il obtienne des chemins de fer allemands des abaissement de tarifs assez considérables pour écarter le trafic strasbourgeois de la rive droite du Rhin. Strasbourg soumis au régime allemand ne craint pas de trouver dans ses relations avec l'Europe centrale plus d'inconvénients que n'en supportent les usagers des réseaux ferrés des compagnies allemandes ; l'égalité de traitement avec ses concurrents des régions ennemies restera indépendante des prix de transports. Aussi les relations de Strasbourg avec l'est du Rhin ne sont-elles pas aussi difficiles qu'on a coutume de le penser.

Quoi qu'il en soit, l'état actuel du port français rhénan par voies ferrées est loin d'être satisfaisant. Les facilités de dégagements qu'offrent à Strasbourg les innombrables lignes internationales qui s'y croisent sont diminuées par les dissensions qui morcellent économiquement leur réseau. Les agitations où se débattent les voies ferrées et les troubles qui en résultent dans les transports sur les éléments ferroviaires contigus, doivent être calmés. Ce n'est qu'avec l'unification des tarifs sur les éléments ferroviaires contigus qu'il est possible d'assainir cette situation en instaurant par une cohésion générale les facilités

de liaisons. Aux relations de voisinage entre les réseaux et aux frottements hostiles qu'elles comportent, doivent succéder des rapports plus cordiaux entraînant dans les transports par fer l'unité nécessaire favorable à l'éclosion de l'entraide économique internationale. Combien de temps aussi faudra-t-il aux nations pour comprendre que la concurrence est harmonique et que le champ d'action où s'enchevêtrent leurs intérêts économiques est assez vaste pour que chacun y trouve sa part ?

III. — *Strasbourg - Kehl.*

Les origines pénibles du port de Strasbourg, les tâtonnements et les difficultés de la période chaotique qu'il dut traverser pour sortir de l'état embryonnaire primitif semblèrent tout d'abord une garantie solide aux villes allemandes du Rhin, qui assistèrent sans inquiétudes aux premiers efforts de la capitale alsacienne. Il leur semblait d'ores et déjà que ce port fluvial avait à parcourir un chemin bien long pour prétendre au rang de port rhénan, et la date était sans doute lointaine où Strasbourg pourrait porter ombrage à la prospérité des ports allemands. Cependant cet optimisme facile devait bientôt disparaître devant la dure leçon des faits, et les résultats positifs obtenus par l'activité alsacienne dissipèrent toutes illusions.

On songea tout d'abord à enrayer l'essor de Strasbourg par des voies indirectes : couper les racines du mal en s'opposant à la régularisation du Rhin, de Mannheim à Strasbourg, ainsi qu'au creusement d'un canal latéral, sembla la solution la plus catégorique. Mais les attermoie-

ments finirent par lasser la patience de l'Alsace qui brisa toute résistance et obtint, au prix de lourds sacrifices il est vrai, la régularisation du fleuve qui devait lui assurer la liaison avec l'aval du Rhin. C'est alors qu'en désespoir de cause et en manière de pis-aller, les Etats allemands, plus spécialement le duché de Bade, imaginèrent de brider l'expansion de Strasbourg en lui opposant un rival. Le port de Kehl sortit de cette machination.

C'est en 1900, quelques mois avant l'ouverture du port du Rhin, que Kehl ouvrit ses ports à la navigation rhénane. Il serait difficile d'expliquer le choix irraisonné de l'emplacement de Kehl autrement que par l'hostilité et la jalousie professées par les Badois à l'égard de Strasbourg. Cette affaire fut bâclée dans un mouvement d'humeur et avec aussi peu de réflexion que comportent les décisions prises *ab irato*. Il fallait à tout prix concurrencer Strasbourg, lui ravir son trafic, l'anéantir par une supériorité écrasante. Rien ne fut épargné pour atteindre ce but, mais le système présentait un vice originel qui devait, sinon en amener l'écroulement, du moins le cantonner dans les limites étroites. La situation géographique d'une ville baignée par le Rhin et les liaisons qui en dérivent sont un appoint incontesté et attirent puissamment les courants commerciaux, mais encore faut-il que cet avantage naturel soit renforcé par une vitalité économique de tout premier ordre. Or, ce n'était guère le cas de Kehl, petite agglomération badoise sans activité industrielle, n'ayant comme dépendances que des terrains incultes et stériles. La pauvreté du sol badois, jointe à la stagnation économique des régions voisines de Kehl, était de nature à anémier l'organisme le mieux construit.

Bien plus, l'absence d'hinterland qui devait se faire sentir cruellement par la suite, était aggravé par la manière parfaite avec laquelle le Wurtemberg et la Bavière étaient desservis. Ces régions que Kehl aurait volontiers comprises dans son arrière-pays se trouvaient rattachées par des liens puissants à d'autres centres : Mannheim, Mayence et Francfort, que leurs facilités de rayonnement par fer ou par le Main rendaient inexpugnables. Quoi qu'il en soit, l'administration des chemins de fer badois avait son plan, et dans son idée Kehl n'était qu'un moyen de détourner le trafic de Strasbourg ; le reste, grâce à une politique de tarifs appropriée, elle s'en chargeait. Le mouvement une fois amorcé, il serait facile d'attirer par voies ferrées le trafic vers la Suisse, peut-être même vers l'Italie. Les faits devaient démontrer tout ce qu'il y avait de chimérique dans ces conceptions.

Aucun sacrifice ne devait faire reculer les chemins de fer badois pour équiper Kehl ; on s'ingénia à lui assurer la situation, l'aménagement ainsi que l'outillage répondant au dernier mot du progrès moderne.

Pour ce qui était du port proprement dit, il s'établit sur une zone voisine du Rhin. La nature des terrains choisis convenait parfaitement au but visé et permettait de faire des travaux rapides sans qu'il fut nécessaire de ménager l'espace. L'étendue du sol appropriable ne comportait aucune limite. Trois bassins furent ainsi creusés dont l'accès au Rhin se faisait directement sans entraves d'aucune sorte : le premier mesurant 2.700 mètres, le deuxième 1.700, quant au troisième, non encore utilisable et qui formait le prolongement de la branche d'entrée, il devait occuper 600 mètres. Le plus gros des travaux fut

terminé en 1910 ; on songea alors à mettre à la disposition de l'industrie la zone des terrains longeant les bassins.

L'administration des chemins de fer badois confia ce soin à une société à responsabilité limitée spécialement constituée à cet effet. Cet organe privé, connu sous le nom de « Kehler Rheinhafen Gesellschaft » fut chargé de procéder aux opérations relatives aux terrains, et devint l'intermédiaire entre les particuliers et les chemins de fer. L'activité de cette société peupla le port d'entreprises, dont l'importance et le support financier ne laissaient pas de frapper ceux qui ne croyaient pas au port de Kehl.

Le nouveau port présentait avec son rival des analogies inquiétantes : même situation, mêmes installations, même outillage, même puissance financière. Cet état de choses rendait incertaine l'issue d'une partie qui allait se jouer entre deux adversaires décidés à jeter dans le creuset toutes les forces disponibles et à défendre pied à pied un enjeu dont la perte prendrait irrémédiablement les proportions d'un désastre.

Pourtant, ces deux organismes dressés l'un contre l'autre, pour si bien constitués qu'ils pouvaient paraître, présentaient chacun une fêlure. Leurs points faibles apparurent nettement dans la période qui précéda immédiatement la guerre. Strasbourg devait sa situation florissante aux liaisons qui lui assuraient le rayonnement dont elle tirait sa vitalité, mais l'accroissement de son trafic comportait une limite. Cette limite résidait dans la faible étendue des terrains susceptibles d'accroître la superficie du port. Le jour s'annonçait prochain où l'absence de nouveaux moyens d'action engendrerait la stagnation.

De son côté, Kehl était à l'abri de la critique faite à sa voisine : elle n'aurait jamais à redouter la paralysie qui guettait Strasbourg. Le champ était libre à l'expansion et l'espace illimité dont elle disposait lui assurait une grande aisance de mouvements.

Ces constatations se résumaient à la veille de la guerre dans une courte formule dont la sobriété donnait une vue très juste de la situation : « A Strasbourg le grand trafic, à Kehl le beau port ».

L'année 1913 nous offre en effet le spectacle de la gêne mutuelle ressentie sur les rives du Rhin par les deux rivales. L'une, sur la terre d'Alsace, donne les symptômes d'un oppression incurable et cherche vainement à briser les liens qui l'enserrent ; l'autre, sur le sol badois, ne parvient pas à utiliser les armes dont elle est munie.

Cependant, des efforts devaient être faits de part et d'autre pour mettre un terme aux imperfections des deux organismes. Kehl ne réussit pas à détourner à son profit le trafic qu'elle convoitait ; jamais, semble-t-il, les bateaux des canaux français ne tenteront de gagner la rive droite du Rhin au risque d'être emportés par le courant d'un fleuve impétueux. Jamais non plus la cité badoise ne verra se former un hinterland allemand capable de suffire à son activité.

Strasbourg, en même temps que Kehl, s'efforçait de porter remède à ses maux, mais elle manquait de subsides pour agrandir son port. Ses ressources lui permettaient cependant de réaliser un projet qui pouvait dans une certaine mesure améliorer sa situation : il s'agissait en l'espace de régulariser le petit Rhin dont les eaux traversent Strasbourg. Mais les intérêts de Kehl s'accommodaient

difficilement d'une mesure qui fortifierait son adversaire. C'est pourquoi elle opposa son veto, alléguant à tort ou à raison les perturbations apportées au régime du Rhin par les travaux proposés. Telle était la situation à la veille de 1914.

La guerre allait modifier profondément les conditions antérieures. Supprimant toutes communications avec l'Ouest, les circonstances appauvrirent Strasbourg et amoindrirent son activité. Kehl, au contraire, était favorisé par l'état de choses nouveau. Un simple renseignement numérique suffit à donner une idée de la révolution opérée par les hostilités dans la situation des deux ports rivaux. La différence du trafic qui se chiffrait en 1913 par 1.400.000 tonnes à l'avantage de Strasbourg, se trouvait réduite au cours de la guerre à 200.000 tonnes. C'est dire la rudesse du coup porté à la capitale alsacienne.

Au lendemain de la guerre, la question de rivalité des deux ports demeurait entière ; il convenait de la résoudre dans le sens favorable aux intérêts français qui s'identifiaient avec ceux de l'Alsace reconquise.

Les rédacteurs du traité de Versailles, rompant avec les traditions historiques qui interdisent aux diplomates l'examen de problèmes extra-politiques, s'attachèrent aux questions économiques nées du remaniement de l'Europe. Une place particulière fut faite à l'Alsace-Lorraine, dont le sort fut réglé dans la section V de partie troisième du traité.

C'est dans l'article 65 qu'il faut chercher les dispositions relatives à Strasbourg et à Kehl. Ce texte est trop catégorique pour qu'il soit possible d'en méconnaître l'es-

prit. Le détail minutieux de la rédaction laisse, en effet, percer la volonté de reléguer Kehl au rang qu'il n'aurait jamais dû quitter en favorisant l'essor économique de Strasbourg.

Désormais : « Trois semaines après la mise en vigueur du traité, les ports de Strasbourg et de Kehl « seront constitués en un organisme unique au point de « vue de l'exploitation, et ce pour une période de sept « ans ». « La commission centrale du Rhin chargée de « contrôler cet organisme, nommera un directeur français.

Une convention particulière devait intervenir entre la France et l'Allemagne pour déterminer les modalités financières de cette organisation. Elle fut signée le 1^{er} mars 1920 et prévoit la mise à la disposition de la France des rives du bassin ouest du port de Kehl.

Cette occupation momentanée allait donner à Strasbourg le temps d'agrandir son port. De plus, le régime établi sera prorogé si, à l'expiration d'une période de six ans, la France le juge à propos, eu égard à l'état d'avancement des travaux. Enfin, non seulement les travaux nécessaires au mouvement du port, mais encore l'outillage seront utilisés, et pendant ce temps le gouvernement allemand s'engage à ne pas apporter d'entraves au trafic.

Toutes ces mesures extrêmement rigoureuses pour l'Allemagne ne portent aucune atteinte à la propriété privée et notamment aux chemins de fer badois dont les droits sont sauvegardés.

Telles sont les précautions que la plus élémentaire prudence commandait d'édicter.

S'il faut porter un jugement sur les stipulations de

l'article 65, on dira qu'elles ont su concilier le souci d'assurer au port de Strasbourg un avenir brillant avec le respect des droits acquis par la propriété privée ennemie.

La gêne momentanée imposée au port de Kehl est bien minime si l'on songe à la gravité des mesures exceptionnelles de guerre et de disposition prises en violation du droit des gens contre la propriété française au cours du conflit. La douceur de ces représailles pèsera légèrement sur nos ennemis et permettra au port de Strasbourg de regagner le chemin perdu pendant les heures sombres de la domination allemande.

IV. — *Les Ports rivaux. - Strasbourg arrière-port d'Anvers et de Rotterdam*

Le sort réservé à Kehl par le traité de Versailles donne au port de Strasbourg la liberté de mouvements qui lui était nécessaire pour prendre une part utile à l'activité rhénane ; cependant le soulagement qu'entraîne la mise hors de combat d'un adversaire aussi redoutable est étroitement localisé. Le chapelet des ports rhénans qui s'égrène le long du Rhin ne laisse pas d'être inquiétant pour l'unique port que nous détenons. Il y a là pour Strasbourg un danger d'autant plus certain que chacun de ces ports allemands, même le moins bien équipé, jouit d'une situation économique supérieure à celle de Kehl.

La lutte à soutenir par Strasbourg pour maintenir son indépendance sur les eaux du Rhin s'annonce particulièrement pénible si l'on songe qu'elle a affaire à des concurrents dont le passé économique et la constante

prospérité au cours des périodes contemporaines affermissent la confiance qu'on a coutume de leur accorder. L'aménagement des ports allemands répondant aux exigences que comporte la navigation rhénane et l'importance du trafic, laisse place aux inquiétudes les plus justifiées. Aussi convient-il de voir dans quelle mesure Strasbourg est autorisée à négliger dans sa politique les différents organismes de l'aval du Rhin. Il n'est pas certain, en effet, que tous les ports allemands puissent inquiéter l'activité commerciale française ; la variété de leur trafic, la différence de leur situation et la diversité de l'organisation commerciale adoptée par eux, les font considérer suivant les cas comme plus ou moins redoutables.

Si l'on descend par la pensée le cours du Rhin depuis Strasbourg jusqu'à la frontière belge, on rencontre une suite de centres économiques dont l'importance, telle qu'elle ressort du premier examen, permet d'apprécier la solidité des positions allemandes sur le Rhin. Mannheim-Ludwigshafen-Rheinau qui constituent le premier groupement à remarquer, Mayence auxiliaire de Francfort, Coblenze, Cologne et enfin Duisbourg-Ruhrort sont les organismes qui retiendront notre attention. En restant strictement dans les limites de l'Allemagne et sans aborder pour l'instant la question des ports maritimes du delta rhénan, il importe d'examiner successivement les divers ports allemands dans leurs rapports avec la France.

Il semble, tout d'abord, que Strasbourg ne puisse considérer comme rival que le port susceptible de lui ravir une partie de son trafic en desservant les régions comprises dans les limites normales de son hinterland. Au contraire, le port qui malgré la proximité de sa situa-

tion géographique exercera son activité dans un rayon étranger à la zone d'influence strasbourgeoise, doit être exclu de la liste des concurrents.

Examinons d'abord le cas de Mannheim. Le triple organisme dominant le confluent du Neckar et du Rhin, groupant en un seul jeu les villes de Mannheim, Ludwigshafen et Rheinau qui en sont les pièces, présente des particularités dignes d'être signalées. Longtemps Mannheim a joui d'une prospérité qu'elle devait aussi bien à sa situation de tête de ligne de navigation qu'à la liaison qu'elle assurait aux états allemands du sud. L'année 1912 apporta au prodigieux développement du port badois un ralentissement très accusé. La régularisation du Rhin dépossédait Mannheim de ses avantages en transférant à Strasbourg le rôle de port terminus ; cependant la clientèle de la Bavière et du Wurtemberg lui restait acquise. L'état de choses nouveau avait pour effet de rendre le port de Strasbourg accessible aux grands chalands rhénans, mais ne réalisait cependant qu'imparfaitement les vœux de l'Alsace. Strasbourg, terminus de la navigation rhénane, mais terminus imparfait parce qu'intermittent, restait tributaire de Mannheim dont il devait solliciter le secours pour opérer les allèges exigées par la baisse des eaux. Les opérations de transbordement étant onéreuses, les cargaisons provenant des allègements n'étaient que rarement rechargées sur chalands ; elles étaient transbordées sur wagons ou laissées à Mannheim pour être vendues sur place. Il est dès lors facile de supputer le préjudice que la régularisation du Rhin occasionnait à Mannheim dont le trafic passait en partie à Strasbourg.

Mannheim est restée depuis lors et reste aujourd'hui

encore dans cette situation ; les impossibilités momentanées pour les bateaux de remonter jusqu'à Strasbourg et leur arrêt forcé à Ludwigshafen, font de ce port un rival dangereux étant donnée la perte que fait subir au trafic strasbourgeois la rupture des voyages fluviaux et leur continuation par voies ferrées. C'est donc à juste titre que Mannheim peut être considéré pour Strasbourg comme un concurrent redoutable, mais il importe de bien remarquer qu'étant la conséquence forcée du régime du Rhin, la supériorité du port badois résulte uniquement de causes matérielles étrangères aux questions économiques. Il en est autrement des autres ports allemands ainsi qu'il sera démontré plus loin.

Envisageons maintenant la situation de Ruhrort et de Duisbourg dont la réunion constitue la double clef du bassin houiller de la Ruhr. Sans s'attarder à l'étude de cet organisme dont l'hinterland charbonnier et métallurgique en fait le plus grand centre allemand d'exportation, disons tout de suite qu'il n'est pas un rival pour Strasbourg. Ruhrort ne pouvant guère songer à faire pénétrer par fer ses charbons dans le nord de la France où la position des charbonnages belges due à leur proximité est inexpugnable, les seuls débouchés français sur lesquels il peut compter sans être inquiété, englobent les régions où la concurrence des charbons belges peut être combattue avec succès, et qui justement comprennent l'hinterland de Strasbourg. Pour atteindre ces contrées, la voie naturelle à employer par les houilles de Ruhrort est le Rhin en connaissance direct. La simplicité du trajet rhénan écarte l'usage des voies ferrées ; toute rupture de voyage avant Strasbourg dans le but de favoriser les ports alle-

mands intermédiaires, occasionnerait des frais élevés contraires aux intérêts de Ruhrort. L'utilisation du Rhin sur une grande distance de façon à profiter sur un parcours plus étendu de la modicité du fret rhénan en reportant au plus tard l'usage de la voie ferrée, est conforme aux intérêts de Ruhrort.

Bien loin donc d'être un rival pour Strasbourg, Ruhrort pour des raisons d'ordre économique est amené à accorder sa clientèle au port alsacien par préférence aux ports allemands. Pour ce qui est des ports situés entre Strasbourg et Ruhrort, ils ont tout intérêt pour augmenter leur trafic, à provoquer à leur hauteur la rupture des convois venant de Duisbourg. Tous les ports rhénans sont à cet égard rivaux les uns des autres ; le désir de chacun d'eux de s'attirer des éléments de trafic, fait qu'il s'engage entre tous les centres rhénans une lutte menée sans considérations de nationalité.

La rivalité de port national à port étranger n'existe pas ; c'est d'élément à élément qu'elle est dirigée, si bien que Cologne n'aura pas plus d'intérêt à combattre Mannheim qu'à combattre Strasbourg. Si l'on ramène la question de rivalité au cas de Strasbourg, les adversaires de notre port rhénan seront seuls ceux qui peuvent desservir par eau l'hinterland français de Strasbourg.

Le taux des tarifs de chemins de fer est un obstacle à la lutte que dirigeraient contre Strasbourg les ports allemands qui seraient alors obligés de provoquer une rupture de voyage amenant un transbordement sur voies ferrées. La concurrence susceptible de menacer Strasbourg exige donc comme condition première de succès, la continuité des voyages par eau.

Un rapide coup d'œil sur le réseau hydrographique

de la rive gauche du Rhin dissipe toute crainte à ce sujet. Ni Mannheim, Ludwigshafen et Rheinau, ni Mayence et par suite Francfort qui n'ont accès qu'à l'est du Rhin, ni Cologne privé de toute desserte fluviale ne sont en état d'inquiéter Strasbourg. Coblenz cependant, dont la situation présente ne nous menace en aucune manière pourrait, semble-t-il, devenir un rival ; la canalisation de la Moselle lui permettrait de jouer ce rôle, mais c'est là une perspective encore lointaine et dont la réalisation serait moins grave qu'on pourrait le penser. Strasbourg sera toujours en état de lui opposer la force qu'elle tire du parfait aménagement de son port ; il ne faut cependant pas se hâter de croire tout danger conjuré.

Strasbourg doit son salut au défaut de cohésion qui préside à la concurrence des ports rhénans : la rivalité de port à port a pour conséquence un éparpillement des efforts de chacun d'eux dans sa lutte contre tous les autres. Il y aura toujours lieu de redouter une diversion dans la tactique adoptée aujourd'hui et le jour est peut-être prochain où les escarmouches individuelles cesseront. A la rivalité de centre à centre fera place une lutte raisonnée conduite, suivant un plan concerté par plusieurs éléments contre les autres. Les préoccupations nationales détermineront sans doute la formation d'un groupement de ports allemands décidé à porter ses coups sur Strasbourg. La gravité d'une telle situation et son éventualité doit être prévue ; il est de toute nécessité d'y parer par des mesures qu'il appartient aux intéressés d'imaginer. L'obstacle que comporte l'établissement de tarifs douaniers appropriés est une solution à envisager ; l'institution de détaxes exonérant les marchandises arrivant

par Strasbourg ou d'autres modalités de tarification analogues, sembleraient constituer des mesures utiles ; c'est ce qui sera démontré par la suite.

Quoi qu'il en soit de l'efficacité de ces mesures, un point est absolument hors de doute : si nous voulons soustraire notre port de l'est à la dépendance des ports allemands et aux tracasseries qui en découlent, il faut lui assurer sur le cours du Rhin une grande liberté de mouvements. Les conditions du trafic exigent par leur variabilité une grande souplesse dans l'organisation commerciale des ports. La possibilité d'utiliser uniquement une voie d'eau ou l'obligation où l'on est de rompre un voyage à telle ou telle hauteur sur le cours du Rhin pour combiner dans les meilleures conditions l'utilisation des voies d'eau et de fer, ne peut être satisfaite qu'à la condition d'une grande mobilité de manœuvre. Ce n'est que grâce à la possession d'un nombre suffisant de points d'appui le long du Rhin qu'il est possible de se tirer d'affaire. L'indépendance que confère la possibilité de transbordement en tous lieux où le besoin s'en fait sentir et sans avoir recours à l'intermédiaire des ports allemands, est pour Strasbourg la seule planche de salut.

C'est ce qu'ont très bien aperçu les rédacteurs du traité de paix qui ont pris soin de consacrer un de ses articles à servir la cause du port de Strasbourg. L'article 357 pose en effet le principe de cessions à effectuer par l'Allemagne à la France ; les détails d'application fixés d'un commun accord par les parties intéressées ont été ratifiés par la section de l'arbitre américain Walter D. Hines en date du 8 avril 1921. Outre les avantages que procurent à la France les dispositions relatives à la batellerie rhé-

nane et qui feront l'objet d'un développement ultérieur, l'armement se trouve à même de fortifier ses positions grâce aux installations qu'il possède dans les ports rhénans.

Strasbourg dispose aujourd'hui des points d'appui qu'elle n'était pas parvenue à s'assurer jusqu'alors. Rheinau nous concède un chantier de 20 hectares, 400 mètres de quais et un outillage important. Mannheim, Ludwigshafen, Cologne et Duisbourg-Ruhrort ont à fournir à la France des prestations analogues dans le détail desquelles nous n'entrerons pas. Qu'il suffise de savoir que les ports allemands en mettant à notre disposition les entrepôts et l'outillage nécessaire aux opérations que comporte le trafic rhénan, contribuent à affermir le prestige du pavillon français sur le Rhin. Strasbourg peut désormais prendre une position satisfaisante dans la lutte des ports rhénans et il est permis de penser que notre centre économique de l'est figurera honorablement aux côtés de ses rivaux sur les statistiques du trafic rhénan.

*
* *

Franchissons maintenant la frontière belge et quittons le domaine que nous venons d'étudier pour observer le jeu des rivalités sur un terrain nouveau. La partie qui s'engage désormais n'a rien de comparable à l'ancienne ; tout d'abord le nombre des adversaires est accru par la présence de trois ports importants.

Cette première complication qui n'altère pas sensiblement les caractères de la lutte est le prélude d'un bouleversement général de la tactique adoptée jusqu'alors.

Des facteurs inconnus dans les engagements antérieurs surgissent qui vont rendre plus difficile l'issue de la bataille. Aux nationalités allemande et française s'ajoutent celles des nouveaux arrivants mais les divergences d'intérêts que provoque la variété des pavillons s'accuseront d'une façon bien autrement significative par la nature des ports qui nous intéressent.

La présence simultanée de ports français, allemands, belges et hollandais, de ports fluviaux et de ports maritimes, d'intérêts opposés ou communs suivant les cas, donne à la lutte des ports un aspect chaotique qui ne manque pas d'en rendre l'issue problématique. Outre le manque d'homogénéité dans les allures, la rivalité comporte par ailleurs d'autres caractéristiques. Ce n'est plus seulement une supériorité dont l'influence ne s'exercera que de part et d'autre des rives du Rhin que cherchent à s'assurer les ports, mais l'avantage infiniment plus appréciable que procure l'accès à la mer. L'enjeu de la partie est, comme on le voit, singulièrement plus intéressant, puisqu'il s'agit de conquérir, non plus des éléments du trafic rhénan, mais du trafic mondial. Le champ de la lutte cesse d'être concentré sur l'artère rhénane pour s'ouvrir, en s'élargissant au delà des mers, sur le monde entier.

Avant d'aborder l'étude critique des situations occupées par les divers adversaires engagés dans le combat, de dégager de la contrariété apparente des actions et des réactions, l'exacte position de chacun d'eux, il importe de dire un mot des nouveaux éléments qui surgissent pour prendre part au conflit.

Rotterdam, Amsterdam et Anvers sont à considérer.

Le groupe formé par ces trois ports se différencie du reste des ports rhénans par la nature maritime de son trafic. Ayant tous trois le Rhin pour arrière-pays, ces centres économiques sont l'objet d'une activité commerciale dont les éléments les plus importants sont les charbons venant du Rhin et d'autre part les minerais de fer et les céréales expédiés vers l'amont.

Rotterdam, port hollandais est le seul centre maritime situé sur la voie du Rhin ; on le considère à juste titre comme l'origine de la navigation rhénane et le terminus de la navigation maritime. Il doit sa prospérité aux soins incessants qui ont présidé à son aménagement. Une caractéristique intéressante du port de Rotterdam est l'absence de quais et l'abondance des plans d'eau d'où résulte la pratique courante d'exécuter les transbordements sur chalands simultanément des deux bords des navires.

Le second port hollandais intéressant la navigation rhénane est Amsterdam ; sa situation géographique voisine du Rhin lui permet de communiquer avec ce dernier par le canal de Merweede. Cependant, les imperfections de cette liaison peu appréciée par la batellerie, empêche Amsterdam de s'adonner sérieusement au trafic rhénan. Ce n'est que dans la mesure où les compagnies de navigation maritime hollandaises ayant leurs bases dans ce port ont à faire des échanges avec les ports du Rhin qu'il se fait aujourd'hui un trafic rhénan ; aussi bien les éléments du trafic d'Amsterdam qui comprennent surtout des produits coloniaux délaissent-ils le Rhin pour les chemins de fer.

Anvers, tout au contraire, semble jouer dans le trafic rhénan un rôle de premier plan. Bien qu'éloigné du Rhin

comme Amsterdam, le port belge jouit d'une situation commerciale aussi brillante que Rotterdam. Cependant, bien que présentant pour les mouvements commerciaux des avantages également considérables, Anvers et Rotterdam sont très différents.

La situation géographique du centre belge exige pour ses liaisons avec le Rhin la traversée périlleuse des fleuves maritimes de la Zélande ; cette imperfection qui ne constitue pas, à vrai dire, un vice rédhibitoire, exerce cependant une influence sur la destination d'Anvers. A l'inverse de Rotterdam qui est nettement un port fluvial, Anvers est avant tout un port de chemins de fer. Ce serait une erreur de croire que l'intensité de la navigation rhénane à Anvers est limitée par la concurrence de Rotterdam ; à vrai dire, c'est l'extraordinaire texture du réseau ferroviaire de Belgique qui en est la cause. Anvers n'a, semble-t-il, aucune inquiétude à avoir pour ce qui concerne son avenir rhénan ; les productions du bassin et plus spécialement les charbons de la Ruhr se porteront toujours à Anvers étant certains d'y trouver un fret de retour suffisant. L'abondance du tonnage maritime exercera, malgré tout, une attraction suffisante sur les produits pour garantir à Anvers un trafic normal.

Il importe toutefois de noter le caractère subsidiaire que présentent pour le port belge ses relations avec les ports du Rhin ; ses liaisons par voies ferrées, l'immense richesse de son hinterland et sa situation exceptionnelle de port maritime, font d'Anvers un point de pénétration incomparable pour le trafic par fer avec le continent ; le besoin de trafic rhénan, loin d'être impérieux n'est cependant pas à négliger.

Quoi qu'il en soit, les ports belges et hollandais sont également intéressants pour le trafic rhénan parce qu'ils sont des ports maritimes ; en cette qualité ils seront l'objet de la sollicitation générale des ports fluviaux qui chercheront en eux le moyen d'accéder à la mer. D'autre part, les ports maritimes ayant le Rhin pour arrière-pays ne peuvent y expédier les éléments de leur trafic maritime que s'ils ont des débouchés ; les ports fluviaux sont là pour y pourvoir. Il y a pour les ports maritimes sinon nécessité, du moins grand intérêt à adopter un port fluvial qui s'associera à eux pour leur permettre d'inonder de leurs produits les régions économiques reliées au système hydrographique rhénan. Cette association en même temps qu'elle procure au port maritime des débouchés pour ses produits, lui assurera un fret de retour ; corrélativement, elle ouvrira la mer au port fluvial et lui donnera le fret de retour dont il a besoin.

Ces considérations devaient amener Strasbourg à se concilier la clientèle d'un des trois ports maritimes capables de desservir le Rhin. L'éventualité de choisir Amsterdam ne fut même pas envisagée, ce port spécialisé dans le commerce colonial n'attachant qu'une faible importance au trafic rhénan, duquel la médiocrité de la Merweede semblait l'écarter. Le choix de Strasbourg ne pouvait guère porter que sur Anvers ou Rotterdam qui, bien qu'ayant des qualités différentes, se recommandaient aussi sérieusement par l'importance de leur trafic. Rotterdam, dont l'aptitude à desservir par fer un hinterland étendu, égalait la facilité d'adaptation au transbordement sur chaulands, était plus qu'Anvers un port rhénan. Cependant ce ne furent pas les considérations économiques qui guidè-

rent Strasbourg dans ses décisions, mais des mobiles d'ordre sentimental. Les liens qui unirent la France et la Belgique au cours de la guerre en développant les affinités françaises à l'endroit de son alliée, déterminèrent la préférence de Strasbourg pour Anvers.

Pourtant, la France devait tenir compte de la rivalité de l'Allemagne pour conquérir la clientèle du port belge, de même qu'elle se gardait de négliger complètement Rotterdam, qui malgré une attitude équivoque durant la guerre, méritait qu'on s'en inquiétât.

Toutefois les faveurs de notre port de l'Est allaient naturellement à Anvers d'autant que les intérêts belges poussaient à cette solution. Les efforts poursuivis dans le sens d'un *modus vivendi* économique entre Anvers et Strasbourg ont abouti à la création d'un comité « Anvers-Strasbourg » comprenant des représentants des deux ports, des gouvernements belge et français et de la Chambre de commerce de Strasbourg.

Cet organisme ayant aperçu que la possibilité pour Strasbourg d'importer à meilleur compte que les ports maritimes dans un *hinterland* étendu, assurerait en même temps la prospérité d'Anvers et de Strasbourg, s'ingénia à provoquer les mesures commandées par cette communion d'intérêts. C'est son initiative qui a déterminé les adoucissements apportés au régime des surtaxes d'entrepôts et d'origine applicable aux relations d'Anvers avec Strasbourg ; l'étude de ces prescriptions trouvera sa place dans des développements ultérieurs. C'est aussi sous la pression de ce comité que le gouvernement belge a consenti pour réserver aux relations de Strasbourg avec An-

vers un fret qui se rapproche de celui de Rotterdam, la gratuité du remorquage d'Anvers à Dordrecht.

La solidarité d'Anvers et de Strasbourg a aiguillé, aussi bien en France qu'en Belgique l'action des initiatives privées dans le sens d'une entr'aide économique franco-belge. Tandis que la « Compagnie générale transatlantique » participe avec des éléments anversoïis à la direction de la « Société française de navigation rhénane », des sociétés belges de navigation et d'entrepôts disposent d'installations dans le port de Strasbourg, en même temps que le « Lloyd Royal Belge » a organisé entre Anvers et Strasbourg un service intense de batellerie.

Les résultats obtenus par le mouvement franco-belge dans le but de donner à nos relations rhénanes avec la Belgique la cohésion désirable, peuvent utilement se compléter par des mesures supplémentaires ; l'étude de ces questions est la raison d'être du comité Anvers-Strasbourg dont l'activité mérite tous les égards. Parmi les problèmes qu'il a cherché à résoudre, il faut mentionner ceux qui tendent à améliorer les liaisons d'Anvers avec le Rhin.

Un premier projet, qui n'est certes pas nouveau, puisqu'il est dû à l'initiative de Napoléon, réaliserait la jonction d'Anvers avec le Rhin par le creusement d'un canal Anvers-Rhin, dont les modalités possibles sont très variées. Sans porter de jugement sur les divers tracés assignés par les projets au canal Anvers-Rhin, on ne peut méconnaître l'intérêt que présentera dans les relations d'Anvers avec les régions rhénanes l'aménagement de cette voie nouvelle ; l'opportunité de ces travaux est cependant contestée.

Il n'en est pas de même d'un autre projet moins grandiose, mais plus utile peut-être ; à savoir le canal Anvers-Merdjick. Les avis sont unanimes pour demander l'établissement d'une jonction d'Anvers au Hollandsh Diep ; cette liaison serait assurée par un canal évitant la traversée des fleuves de la Zélande. Il y aurait, de ce fait, une amélioration certaine à la situation actuelle qui ne laisse pas d'être très périlleuse pour la navigation en raison de la fréquence des tempêtes dans les eaux de l'archipel zélandais. La réalisation de ces projets apportera un soulagement appréciable au régime de la navigation dans cette zone.

Si l'on doit reconnaître dans l'action franco-belge une prédominance de l'élément français qui est, somme toute, le plus directement intéressé à la solidité du lien économique qui unit Anvers à Strasbourg, il faut rendre hommage à l'attitude de la Belgique, qui pourrait très bien se dispenser de témoigner à Strasbourg plus d'égard qu'aux Allemands ; il n'en est rien cependant. Les termes d'un article du journal *Neptune*, en date de juin 1923, montrent à quel point certains de nos alliés poussent le souci de nous assurer la priorité sur nos ennemis. « A conditions égales, lisons-nous, il faut donner la préférence au pavillon national, ensuite aux pavillons des pays de l'entente, puis à ceux des neutres ; ceux des anciens ennemis doivent subir les conséquences des événements de la guerre ».

Il ressort clairement de ces lignes que le pavillon français sera accueilli favorablement au port d'Anvers ; au contraire, la netteté des termes employés laisse percer

un sentiment d'hostilité qui doit décourager l'Allemagne et faire détourner ses vues de la Belgique.

Rotterdam port hollandais, d'une neutralité à tendances germanophiles, semble s'imposer au choix des ports allemands ; cependant, si l'Allemagne se sent attirer vers la Hollande de même que la France l'est vers la Belgique, par des considérations d'ordre sentimental, cela n'empêche pas les facteurs économiques de jouer. Les Strasbourgeois, tout en réservant au port d'Anvers ses préférences, se soucient du préjudice que l'exclusion systématique de Rotterdam pourrait leur causer ; aussi ont-ils eu soin de se prémunir contre tout danger susceptible de menacer leurs intérêts. C'est pourquoi ils ont jugé bon de se retrancher derrière les protections que leur assure l'article 357 du traité de Versailles. La possession d'un entrepôt au port de Rotterdam complète la suite des points d'appui que possède l'armement français sur le cours du Rhin.

Toutefois, il est à souhaiter que les ports rivaux du Rhin se laissent guider par leurs sympathies naturelles dans le choix du port maritime apte à les seconder. C'est en donnant libre cours aux affinités respectives des ports allemands et du port de Strasbourg que se fera rationnellement et pour un temps durable le départ entre Anvers et Rotterdam.

RELEVÉ DU MOUVEMENT D'ENSEMBLE
DES PORTS RHENANS AU COURS DES ANNÉES :

(par voie d'eau).

	1914	1915	1916	1916
Strasbourg	1.575.924	901.939	967.288	1.018.432
Kehl	438.672	476.574	780.714	407.219
Mannheim-Rheinau	6.724.654	5.390.270	5.158.810	5.002.327
Ludwigshafen	2.287.974	1.400.440	1.791.255	1.649.204
Mayence	1.614.085	1.096.657	1.089.866	1.073.000
Coblence	313.024	72.357	80.301	785.012
Cologne	1.017.326	590.933	773.334	787.201
Duisbourg-Ruhrort	21.185.675	10.937.047	10.381.258	7.204.992
Rotterdam	15.335.982	2.549.687	1.445.334	2.370.006
Amsterdam	1.319.086	839.444	743.891	6.279.400
Ports belges	5.859.263	2.973.424	5.681.430	5.001.204

	1918	1919	1920	1921
Strasbourg	1.039.720	1.054.586	1.418.792	343.998
Kehl	301.274	282.208	365.780	123.758
Mannheim-Rheinau	4.523.000	4.804.216	4.910.541	5.003.723
Ludwigshafen	1.543.605	1.453.770	1.719.234	1.977.819
Mayence	1.007.234	990.453	950.780	754.361
Coblence	198.705	2 5.046	214.709	136.007
Cologne	800.230	962.779	917.450	904.186
Duisbourg-Ruhrort	6.176.432	6.474.251	8.479.000	10.865.868
Rotterdam	3.390.124	3.526.428	7.512.106	8.777.191
Amsterdam	401.235	38.799	563.412	645.237
Ports belges	4.235.100	1.187.829	3.792.105	4.626.141

V. — Strasbourg et la Suisse.

Les temps nouveaux, en rendant efficace l'internationalisation du Rhin, désarment l'omnipotence que s'était arrogée l'Allemagne dans la compétence des problèmes y afférent et permettent d'aborder l'étude de ques-

tions intentionnellement négligées jusqu'alors. La contribution de sept Etats aux délibérations susceptibles d'intéresser le régime d'un fleuve dont le sort n'avait jamais été réglé que par le bon plaisir d'une seule puissance, rétablit dans son intégrité l'esprit des conventions, faussé par l'impérialisme prussien.

L'Allemagne, dont les intérêts seuls étaient en cause, se voit adjoindre un groupe de nations désireuses de prendre une part active à l'étude des questions rhénanes. On peut espérer désormais voir sortir de l'ombre les nombreux points dont l'éclaircissement n'avait pas trouvé grâce devant le Reich.

Le désir légitime des Etats allemands d'affermir leur hégémonie sur les eaux du Rhin jusqu'à la mer, avait donné lieu à des abus. Les ports allemands défendaient âprement leurs positions contre toute immixtion étrangère ; Mannheim en particulier, que sa situation faisait considérer comme tête de ligne de la navigation, se montrait jalouse de ses prérogatives et refusait aux villes de l'amont l'usage des eaux rhénanes.

Aujourd'hui, la France admise au nombre des puissances du Rhin a adopté une ligne de conduite plus libérale ; bien loin de jouir en égoïste des avantages que lui procure l'accès à la mer, elle entend en faire profiter ses voisins. Strasbourg, supplantant Mannheim dans le rôle de point terminus de la navigation, accueille avec faveur l'aménagement du fleuve amont et la participation de centres nouveaux à la vie économique du Rhin.

Depuis longtemps déjà, la Suisse a cherché à mettre un terme à l'isolement qu'elle doit à sa situation géographique. Fortement encaissée au fond des terres, elle a dé-

siré apporter un adoucissement à la rigueur d'un encerclement qui la rend tributaire de ses voisins ; l'utilisation du Rhin lui assurant des débouchés maritimes internationaux lui semblait le seul remède possible. Cependant, la poursuite d'une pareil dessein s'annonçait ardue ; les difficultés matérielles tenant aux imperfections du Rhin et les obstacles politiques non moins considérables que les précédents, devaient faire subir aux efforts suisses les plus cruels mécomptes. Dans le but de se raccorder à la navigation rhénane, la Suisse pensait utiliser les canaux français en obtenant la prolongation du canal de Huningue jusqu'à Bâle d'où elle ferait rayonner son activité.

Bâle deviendrait ainsi le centre économique d'où afflueraient les éléments du trafic helvétique et d'où on les ferait refluer ; décidée à tous les sacrifices, la Suisse prendrait à sa charge les dépenses que comporterait l'exécution de son plan. La hardiesse de ces prétentions se heurta en 1896 à l'opposition du Reich secrètement encouragée par le duché de Bade. A la veille de la guerre, aucun résultat n'avait été obtenu par la Suisse dans le sens d'une action possible sur le Rhin ; les liaisons susceptibles de desservir ce pays résidaient uniquement dans les voies ferrées dont l'Allemagne tirait tout le profit ; quant aux voies d'eau, leur insuffisance et la médiocrité de leur aménagement ne permettait pas d'en envisager l'utilisation. La complexité du trajet et les hasards courus par les convois suisses pour gagner le Rhin par voie d'eau assuraient aux voies ferrées une préférence pleinement justifiée.

L'idée qui devait naturellement s'imposer à la Suisse concernait l'utilisation du canal du Rhône au Rhin, permettant d'atteindre Strasbourg et le réseau des canaux

français. L'embranchement de Huningue semblait la voie d'accès la plus indiquée : ce tronçon partant de Huningue pour rejoindre le canal du Rhône au Rhin à quelques kilomètres au nord de Mulhouse, à l'endroit appelé Ile Napoléon, assurait une liaison satisfaisante.

Mais telle n'était pas la destination originelle du canal de Huningue ; c'est pour des raisons techniques et dans le but d'éviter au canal du Rhône au Rhin, les déperditions qu'entraînait pour lui la traversée de terrains perméables que le tronçon d'Huningue doit sa création. Simple rigole alimentaire, il fut creusé uniquement à cet effet sans qu'on tînt compte des exigences de la navigation.

Toutefois la fonction nouvelle qui lui fut dévolue et la nécessité de l'adapter aux besoins du trafic fluvial amena les Allemands à amorcer en 1913 sa mise au gabarit des péniches de 300 tonnes ainsi qu'à exécuter certaines améliorations. Aujourd'hui, grâce à l'exécution de travaux récents, l'embranchement de Huningue est accessible aux bateaux de navigation intérieure. C'est là une liaison extrêmement importante pour la Suisse que les canaux français relient à la région charbonnière de la Sarre dont elle peut recevoir les produits sans transbordement ; de plus, par cette voie, la distance de Bâle à Strasbourg est sensiblement la même qu'en suivant le cours du Rhin, et présente sur cette dernière l'avantage de l'économie due à la différence des modes de traction.

Cependant, malgré l'importance des services rendus par le canal de Huningue dans la période actuelle, il ne constitue pour la Suisse qu'un élément de desserte de second ordre ; s'il faut reconnaître à cette voie des qualités certaines pour la navigation des péniches, il ne faut pas

oublier qu'elle est absolument inaccessible aux chalands rhénans. Le port de Huningue, créé sur le canal à l'aval de l'écluse du Rhin, et qui assure le transbordement des charbons destinés à Bâle, est appelé à disparaître devant le nouveau port que Bâle a équipé sur la rive droite du Rhin.

La réalisation des projets de voies navigables, et notamment du grand canal d'Alsace, relègueront le canal de Huningue au second plan sans toutefois lui faire perdre sa raison d'être qui sera toujours de relier la Suisse au réseau des canaux français ; l'amélioration de l'embranchement de Huningue permettra son utilisation dans les rapports entre le grand canal d'Alsace et la région de Mulhouse. Aussi bien, la remonte de la batellerie jusqu'à Bâle est-elle à favoriser en raison de la facilité plus grande de trouver à Bâle plutôt qu'à Mulhouse un fret de retour suffisant.

Quoi qu'il en soit, le canal du Rhône au Rhin se révèle insuffisant ; c'est un moyen de fortune qu'on ne peut négliger faute de mieux ; il n'en est pas moins un pis-aller. La nécessité de liaisons directes permettant à la Suisse d'atteindre le Rhin sans détours est reconnue unanimement aujourd'hui. La solution la plus simple en apparence est d'utiliser la voie naturelle qu'offre le Rhin : cette perspective est aujourd'hui condamnée. Les études techniques ont signalé les imperfections du fleuve dans son cours supérieur et démontré les difficultés d'une régularisation. Le Rhin présente, en effet, de Bâle à Strasbourg des caractères particuliers : outre la pente du fleuve qui atteint à certains endroits jusqu'à 3 m. 50, le lit comporte des accidents tels que la barre rocheuse d'Instein,

qui troublent le régime des eaux et donnent naissance à des rapides. La difficulté de trouver une pente d'équilibre et les variations de profondeur du chenal sont de sérieux obstacles à la navigation ; mais les vices dominants du régime tiennent à la très forte pente du lit et à la vitesse du courant qui en résulte.

Les bateaux ont à lutter lors de la remonte contre l'intensité des flots et la force des courants ; la puissance de propulsion nécessite de ce fait un accroissement très appréciable, la consommation de charbon étant alors près de dix fois plus forte que celle qui serait nécessaire pour transporter par fer la même quantité de marchandises. Il importe dans ces conditions de remédier aux imperfections du lit. Les dragages n'étant susceptibles de fournir qu'une amélioration passagère, il faut envisager les travaux plus durables que comporte une régularisation : mais cette mesure n'a pour effet que de donner au chenal une stabilité qui n'empêche pas la vitesse du courant. Aussi, s'il est vrai qu'une régularisation soit possible techniquement et améliore dans une certaine mesure le régime des eaux, les inconvénients dus à la pente du lit n'en subsistent pas moins. Les difficultés de la remonte et les dépenses exigées par la lutte contre le courant rendent anti-économique l'utilisation du Rhin. Il est vrai que les ennuis éprouvés par la navigation à la remonte trouvent leur compensation à la descente ; mais il en est autrement en pratique si l'on considère la nature du trafic dirigé vers l'amont. En effet, les marchandises à destination de la Suisse consistent surtout en matières lourdes et pondéreuses qui rendent plus pénible encore la navigation vers

l'amont ; c'est ce qui a fait dire du Haut-Rhin qu'il était « une route marchant à l'envers ».

Ces observations ont fait abandonner la régularisation considérée comme anti-économique ; le « Rhin libre » est désormais l'objet d'une défaveur universelle. Les efforts des techniciens ont abouti à une solution ingénieuse utilisant au mieux les éléments d'énergie détenus par le Rhin. La pente du lit étant extrêmement rapide, on imagina de lui substituer une série de plans d'eau échelonnés comme les marches d'un escalier et communiquant entre eux au moyen d'écluses ; la vitesse des courants se trouvait ainsi annulée et supprimait les difficultés de la remonte. Quant à l'énergie considérable due au débit du fleuve, il serait facile de la capter et de lui donner une forme capable de la rendre utilisable : la transformation des forces mécaniques en énergie électrique et leur contribution aux moyens de traction des bateaux semblaient logiques étant donnée la puissance susceptible d'être fournie par les eaux du Rhin entre Bâle et Strasbourg et qui ne compte pas moins de 700.000 HP. La canalisation du Rhin, outre qu'elle laissait subsister l'égalité des vitesses, rendait difficile l'aménagement des plans d'eau prévus ; on en vint au creusement d'un canal latéral.

Le premier point à débattre concernait le choix de la rive qu'emprunterait le tracé du canal ; il y avait là matière à controverses, étant données les différences politiques des territoires riverains. Cependant les exigences des travaux d'aménagement rendaient impossible l'utilisation du sol badois ; la configuration de terrains à traverser et la nature rocheuse du relief déconseillait le creusement sur la rive droite. La rive gauche, au contraire, se recom-

mandait par les qualités géologiques de la plaine d'Alsace.

La navigation entre Strasbourg et la Suisse par la voie du canal d'Alsace allait ainsi bénéficier d'avantages certains. La substitution au chenal sinueux du Rhin d'un grand canal large, droit et profond, donnerait aux convois fluviaux une facilité de déplacement incomparable. Les dimensions du canal font de lui l'égal d'une voie fluviale : une profondeur moyenne de 6 m. 50 et une longueur de 120 mètres remplissent largement les conditions de bonne navigation. Les crues, si gênantes dans les transports fluviaux, seront inexistantes dans le canal ; enfin et surtout, la suppression de la pente du Rhin grâce à l'aménagement de plans d'eau successifs entraînera la disparition de la vitesse et évitera à la traction les pertes d'énergie dues à la lutte contre le courant.

La solution du canal latéral et les avantages qu'elle comportait devait la faire préférer à la régularisation et à la canalisation du fleuve ; c'était, semblait-il, le seul moyen raisonnable de développer la navigation du Rhin.

Dès 1902, un projet d'aménagement d'un premier tronçon de Bâle à Kembs, connu sous le nom de projet de Kembs, était à l'étude ; la commission centrale du Rhin en accepta le principe en 1909, mais l'opposition allemande ne permit pas qu'il sortit des cartons.

Au lendemain de l'armistice, la France, usant des prérogatives que lui conférait le traité de Versailles, reprit le projet pour son compte en lui donnant une portée plus grande ; le projet de Kembs n'est, en effet, que l'amorce du grand canal alsacien reliant Bâle au nouveau port de Strasbourg. La nouvelle voie d'eau s'échelonnait le long du Rhin par paliers séparés par huit écluses. Seul le projet

de Kembs a fait l'objet d'une communication à la commission centrale du Rhin ; il a donné lieu à un accord conclu à Strasbourg le 10 mai 1922, autorisant la construction du premier tronçon. Les états signataires intéressés à la question ont soumis l'accord de Strasbourg à leurs corps législatifs respectifs ; les débats parlementaires nés du projet de Kembs se sont terminés partout par l'approbation des actes des divers gouvernements. En Allemagne, le gouvernement du Reich a soumis aux Chambres en mai 1923, un rapport justifiant la politique qui l'a amené à signer l'accord de Strasbourg. La Suisse s'est montrée favorable à l'attitude du gouvernement en cette matière : au cours d'une séance du 11 août 1922, l'assemblée fédérale, après avoir accordé sa confiance au gouvernement dans la question du Rhin, l'a invité à activer les études et les pourparlers avec les puissances intéressées.

Dès décembre 1922, Bâle réunissait les experts français et suisses pour la conclusion d'un accord. L'activité déployée par les signataires de l'accord de Strasbourg en vue d'en obtenir la ratification par les divers gouvernements a dissipé les préventions existantes à l'endroit du Rhin.

Le développement de la navigation rhénane ou des voies d'eaux connexes est aujourd'hui désiré par tous ; la Suisse y trouvera le moyen d'accéder à la mer et la France, avec la possibilité de desservir par chalands rhénans la plaine d'Alsace et la vallée de Mulhouse, pourra relier Strasbourg aux régions méridionales de son territoire. Quant au duché de Bade, il lui sera possible d'utiliser le Rhin jusqu'au lac de Constance.

Mais c'est surtout à la Suisse qu'il appartient de faire

les efforts qui donneront à l'utilisation du Rhin la plénitude de ses avantages. Alors que les Etats allemands disposent de ports rhénans parfaitement outillés, que la France se voit assurer sur le Rhin par le port de Strasbourg une position de premier plan, la Suisse ajoute à ses imperfections géographiques l'infériorité manifeste de son organisation économique. Il faut cependant reconnaître les initiatives tendant à faire de Bâle le grand centre du trafic helvétique. L'aménagement du port Saint-Jean a semblé hors de proportion avec le rôle que doit désormais jouer Bâle ; 15 millions de francs suisses ont été prévus pour renforcer sa situation par l'équipement du port de Petit-Huningue. De plus, la Suisse cherche à remédier par des mesures douanières aux défauts que présente pour Bâle l'éloignement du Rhin navigable.

Il faut également citer une innovation d'août 1922 tendant à donner au commerce helvétique les facilités que comporte l'établissement d'entrepôts. Grâce à cette mesure, Bâle recevra de l'étranger des marchandises qu'il lui sera loisible de stocker et de réexpédier en temps utile sans leur faire supporter de charges trop lourdes. Elle tirera de plus, de la mise au point de son régime douanier, l'avantage d'entreposer les marchandises prohibées en Suisse et de les réexpédier ensuite sans formalités, sans compter l'incalculable appoint que fournit au commerce la grande liberté du maniement des marchandises.

S'il faut louer les efforts de Bâle dans le but d'accroître sa puissance commerciale, il faut reconnaître dans une certaine mesure leur insuffisance. Si l'on en juge par les statistiques, le trafic de Bâle qui s'élevait en 1922 à 126.350 tonnes à la remonte et 44.759 tonnes à la des-

cente, n'atteint en 1923 que les chiffres suivants : 21.318 tonnes à la remonte et 12.006 tonnes à la descente.

Il y a là de quoi décourager les plus optimistes. Cependant l'énormité de la différence des trafics de deux années consécutives s'explique par l'imperfection des liaisons fluviales dont dispose la Suisse et l'instabilité des mouvements commerciaux qui en dérive.

La question des voies d'eau est pour la Suisse à la base de sa vie économique ; le *statu quo* ne peut donner lieu en cette matière qu'à des déceptions semblables à celles qui vient d'être signalée. C'est en s'attachant au développement et à la création des voies d'eau indispensables à son expansion que la Suisse peut prétendre conjurer la stagnation qui la guette.

Au tout premier plan doit être placé le creusement du canal d'Alsace dont le sort est heureusement réglé ; mais c'est aussi en assurant à Bâle par des voies d'eau nationales la facilité d'attirer les productions helvétiques qu'il sera possible à la Suisse de tirer les avantages que confère la possession d'un port rhénan. Elle l'a fort bien compris et a mis sur pied toute une série de projets.

En ce qui concerne le Rhin, les suggestions du pays de Bade ont abouti à l'étude d'un aménagement sur le trajet de Bade à Constance. La Wasser und Strassenbaudirection badoise a soumis à la commission du Rhin helvético-badoise les principales réformes à apporter au régime du fleuve en vue d'une canalisation éventuelle. Il faut noter également la contribution des initiatives françaises au programme des voies d'eau suisses : une entreprise française la « Société de construction de chemins de fer et de travaux publics » se propose de constituer une société finan-

cière qui s'occupera de relier le Rhône au Rhin par un canal à large section à travers la Suisse.

En dehors de ces deux projets émanant de sources étrangères la Suisse s'est préoccupée utilement de l'état de son réseau fluvial. La « Commission fédérale des eaux » a pris au cours d'une séance du 22 novembre 1922 la résolution d'améliorer les voies navigables helvétiques ; elle a invité à cet effet, le conseil fédéral à établir dans les voies d'eau une classification. Celles qui seront reconnues aptes à la navigation feront l'objet d'études particulières en vue de prescrire tous travaux d'amélioration de leur lit et tous prélèvements d'énergie destinés à la traction des bateaux sur leur cours. L'exécution d'un tel projet aura certainement des répercussions intéressantes sur l'importance du trafic et de la navigation rhénane en amont de Bâle.

Il est permis de préjuger beaucoup de la mise en pratique de ces suggestions ; nul doute qu'il en résultera pour la Suisse aussi bien que pour ses voisins des avantages très appréciables. Quoi qu'il en soit, la situation actuelle est loin d'être satisfaisante ; les allures du trafic de Bâle et ses fléchissements au cours de l'année qui précède justifient les inquiétudes qu'inspire l'état du Rhin supérieur.

Malgré ses efforts, Bâle n'en reste pas moins tributaire des ports rhénans pour ce qui touche l'accès du Rhin ; force lui est d'avoir recours à Strasbourg ou à Kehl pour transborder les éléments de son trafic. On trouvera naturel qu'il s'en remette aux voies ferrées pour gagner le Rhin navigable et délaisse délibérément les voies d'eau.

Le choix entre Kehl et Strasbourg comme port de transbordement sera commandé par le taux des tarifs le plus

bas ; c'est là un grave motif de rivalité entre la France et le duché de Bade qui doivent s'ils veulent se réserver la clientèle de Bâle l'attirer par la modicité des frais de transport. Les efforts de Strasbourg pour s'assurer la préférence de la Suisse sont caractéristiques, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine ayant du faire de gros sacrifices pour supplanter Kehl.

L'importance des concessions consenties à la Suisse dans son trafic par fer ressort avec une netteté particulière d'une décision des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en date du mois de juillet 1922 : des dispositions y sont prises pour détaxer les prix de transports de Bâle à Strasbourg. Ces détaxes sont établies de façon à annihiler les avantages excessifs que donne aux transports badois l'application des tarifs déficitaires des chemins de fer allemands. L'âpreté de la lutte qui oppose le duché de Bade et l'Alsace sur le terrain des tarifs par voies ferrées ne laisse pas d'être inquiétante ; il est à prévoir qu'elle se prolongera encore longtemps. Seule, la mise en usage des voies d'eau viendra mettre un terme à cette concurrence par la modicité du fret.

Le creusement du grand canal d'Alsace fera perdre tout intérêt aux transports par fer en même temps qu'il affranchira Bâle de la sujétion où la range l'obligation de transborder ses marchandises. Le rôle de « port de secours » joué aujourd'hui par Strasbourg prendra fin avec la liaison directe de Bâle avec le Rhin. S'il doit en résulter pour notre port rhénan un amoindrissement de trafic, il en retirera par ailleurs des compensations. L'attitude de Strasbourg terminus actuel de la navigation rhénane et celle de Mannheim autrefois appellent une comparaison. Alors que

la cité badoise, jalouse de sa situation, s'agrippait fortement à sa position de tête de ligne et en profitait pour tenir en respect les villes de l'amont, Strasbourg entend aujourd'hui agir tout autrement. Les visées égoïstes de Mannheim sont délibérément écartées par la France ; la place occupée par Strasbourg sur le Rhin, fait d'elle un agent d'aide économique destiné à secourir la Suisse. C'est à notre port du Rhin qu'incombe la mission de favoriser l'expansion helvétique en lui facilitant dès aujourd'hui l'accès à la mer, et le jour où une liaison satisfaisante permettra à la Suisse de gagner directement le Rhin, Strasbourg pourra se glorifier d'avoir donné à la loi des débouchés un champ d'action plus vaste.

CHAPITRE II

LE PORT DE STRASBOURG AU POINT DE VUE TECHNIQUE

I. — *Le problème de la batellerie*

Si bien situées que soient les villes baignées par le Rhin, elles doivent pour mettre à profit les aptitudes qui résultent de cette heureuse circonstance, être à même de tirer parti de la voie naturelle qui s'offre à leur activité. L'utilisation d'une artère aussi puissante que celle dont la France est appelée à jouir aujourd'hui, comporte des nécessités matérielles dont il est indispensable de tenir compte. Le désir d'expansion et de rayonnement des ports et la volonté de maintenir sur les eaux du Rhin la part d'influence qui leur revient, supposent l'existence d'une flotte et de mariniers.

La régularité de la desserte et la souplesse demandée à la navigation par la diversité du trafic, exigent dans les voyages fluviaux une mobilité que procure seule une batellerie importante. Au nombre des unités flottantes

doit s'ajouter un personnel suffisant de mariniens et de pilotes. La sûreté de manœuvres requise dans la navigation fluviale nécessite des équipages spécialisés dans la conduite des bateaux rhénans, et rompus aux pratiques particulières qu'entraîne le régime du Rhin.

L'essor économique de ports rhénans résulte en grande partie de la sollicitude apportée par eux à la création et au développement des moyens de transports ainsi qu'aux sacrifices financiers consentis pour satisfaire aux besoins impérieux de l'armement.

Comme on le verra par la suite, les efforts de nos ennemis avaient atteint pleinement le but poursuivi et l'armement rhénan jouissait avant la guerre, surtout en ce qui touchait l'Allemagne, d'une réputation universelle et justifiée. Pour être à même de juger raisonnablement la situation ainsi faite à la batellerie et de critiquer l'agencement de la flotte en égard aux exigences de la navigation, il est utile d'avoir un aperçu du matériel flottant en usage dans les eaux du Rhin.

La composition de la flotte rhénane présente une très grande variété. Outre les différences des pavillons qui cherchent à s'attribuer le monopole de la navigation, apparaît la diversité des types de bateaux. L'uniformité des unités flottantes est pratiquement réalisable ; les distances à parcourir, les risques plus ou moins grands inhérents au régime des fleuves suivant les lieux, les modifications à apporter à la structure des chalands suivant qu'ils fréquentent le Rhin où les canaux sont autant d'obstacles à l'homogénéité du matériel.

La construction des bateaux employés pour l'armement est commandée par certaines nécessités techniques ; elles

tiennent à l'enfoncement, seule limite aux dimensions des chalands et au tirant d'air résultant de la hauteur des ponts ; à ces conditions générales et peu rigoureuses étant donnée l'ampleur du chenal moyen du Rhin, viennent s'ajouter celles qui tiennent à l'étroitesse des canaux.

La qualité de la navigation apporte une complication à la construction. Il est rare cependant qu'on puisse utiliser sur le Rhin les péniches de nos canaux ; même celles du canal de la Marne au Rhin, qui peuvent supporter 300 tonnes, seraient trop légères pour affronter la rigueur des courants. Il y a donc un minimum de dimensions et de portée en lourd exigé par l'armement.

La flotte rhénane comprend des unités qu'il est possible de classer en : chalands, remorqueurs, bateaux automoteurs et bâtiments communément appelés Rheiseedampfer.

Les chalands les plus usités appartiennent au type dit « Kast » ; autrefois construits en bois, ils sont tous aujourd'hui en fer ou en acier. La capacité de ces chalands n'a rien d'absolu ; il s'en rencontre de toutes dimensions, bien que certains modèles jouissent d'une vogue particulière. En principe, les chalands mentionnés sur les listes des bateaux admis à la navigation du Rhin ont au moins 550 tonnes de portée en lourd. Les catégories s'échelonnent pratiquement de 770 tonnes à 3.500 tonnes en passant par 1.500 et 1.700 tonnes ; le chiffre 3.500 est rarement dépassé ; il l'est cependant par le chaland rhénan le plus important dont les dimensions sont exceptionnelles :

Longueur : 123 mètres.

Largeur : 14 mètres.

Enfoncement à pleine charge : 2 m. 85.

Charge : 3.583 tonnes.

Les différences de charge sont l'indice de la spécialisation des unités ; elles permettent de dégager la variété de leurs destinations. C'est ainsi que le chaland de 1.500 tonnes a les faveurs des transporteurs de marchandises générales tandis que celui de 1.700 tonnes est adopté par les firmes charbonnières pour leurs expéditions vers le Rhin supérieur. Le modèle de grandes dimensions (3.500 tonnes) est réservé aux transports des houilles et des minerais, de Duisbourg à la mer. Malgré ces spécialisations, les types moyens présentent le plus d'avantages, aussi jouissent-ils d'une faveur marquée.

À côté des chalands, qui constituent le noyau fondamental de la batellerie, on trouve la catégorie des remorqueurs. Uniquement employés à la traction, ils n'empruntent d'autre voie que celle du Rhin, en raison de leur inutilité sur les canaux où le remorquage est assuré différemment. Ils ont donc à tenir compte dans leur structure que des éléments rhénans ; leurs dimensions ne sont fonction que du mouillage du chenal et de la hauteur des ponts.

La navigation des remorqueurs comporte certaines pratiques qui dérivent du régime des eaux ; l'une d'elles est assez caractéristique pour qu'elle vaille la peine d'être citée : elle concerne le relai de Duisbourg où s'effectue couramment le troquage des remorqueurs des cours inférieur et supérieur. Le type des remorqueurs étant uniforme, on ne peut les classer que d'après leur puissance qui varie de 100 à 200 chevaux.

Le troisième élément de la batellerie comprend les por-

teurs à vapeur et d'une façon générale, les bateaux automoteurs qui, disons-le tout de suite, sont peu nombreux. Cette défaveur s'explique aisément par la modicité du remorquage ; il n'y a pas intérêt, dans ces conditions, à doter les bateaux de moyens propres de traction, si ce n'est dans des cas spéciaux, notamment pour le transport rapide de marchandises légères pouvant supporter un excédent de fret.

Enfin, il faut citer les « Rheinseedampfer » constituant le dernier élément de la flotte. Ce sont des navires de fort tonnage qu'on ne rencontre que sur le Rhin inférieur ; ils assurent le trafic direct entre les ports rhénans et les pays d'outre-mer ; par leur structure et leur destination, ils semblent plutôt appartenir à l'armement maritime.

Les puissances riveraines du Rhin ont compris de bonne heure l'importance du rôle que devait jouer la batellerie dans l'expansion des régions économiques qu'elle était appelée à desservir. Aussi consacrèrent-elles leurs efforts à la construction d'une flotte qui devait être à la fois l'organe général des liaisons et l'artisan de l'essor national au-delà des mers. L'Allemagne surtout fit preuve dans l'accomplissement de cette tâche d'une largeur de vues et d'un sens pratique remarquables. La rapidité des résultats obtenus dans cette voie est un gage de l'ardeur déployée par nos ennemis dans la conduite de leur politique rhénane.

Si l'on examine la place occupée par l'Allemagne dans la batellerie rhénane en 1913, il n'est pas permis de méconnaître la maîtrise avec laquelle fut mené à bien le développement de son activité sur les bords du Rhin. Rien

ne fut épargné pour atteindre au degré de perfection que présentaient à la veille de la guerre les liaisons par voie d'eau. L'appui accordé au développement de l'outillage de la flotte rhénane par les industries de la Ruhr et l'intensité de l'essor qui en est résulté pour elles, prouve le rôle primordial de la batellerie au service des intérêts économiques.

L'instrument de travail indispensable que représentaient la flotte rhénane fut rapidement monopolisé par les puissances commerciales allemandes ; quatre organismes : les cartels prussiens, badois, bavarois et le Kohlenkontor devinrent les maîtres asbolus de la flotte. Les initiatives privées émanant spécialement des firmes industrielles étaient soutenues dans leur action par la puissance financière des établissements de crédit. Le législateur allemand, dans le but de favoriser la construction d'une batellerie, avait pris le soin d'insérer au Code civil national des dispositions qui la facilitaient dans une large mesure. La loi de 1900, qui autorisait les prêts hypothécaires sur bateaux fluviaux, eut l'heureux effet d'attirer la contribution des banques parmi lesquelles certaines se consacrèrent exclusivement aux opérations relatives à la batellerie. De plus, une organisation comparable aux assurances maritimes prit naissance ; les transports fluviaux étaient garantis contre les risques de la navigation à l'instar des navires de mer.

Mais l'Allemagne qui s'érigeait maîtresse du Rhin grâce à l'appui de sa batellerie, voyait avec défaveur les progrès accomplis par le port de Strasbourg. Les nombreux obstacles qu'elle avait imaginés pour brider l'essor alsacien s'étaient montrés insuffisants. Le port de Stras-

bourg avait conquis sa place au soleil, il fallait lui lier les mains et le confiner dans l'inertie.

L'aménagement du Rhin jusqu'à Strasbourg depuis 1912 avait déçu les espérances allemandes, mais il était facile de rendre cet avantage illusoire en écartant l'Alsace de la navigation. C'était là chose facile, car Strasbourg ne disposant d'aucune unité flottante, se voyait forcée d'emprunter à l'Allemagne ses moyens d'action. La gêne qui résultait de cette dépendance était accrue par ailleurs par le manque d'installations terrestres de transbordement. Les compagnies de navigation allemandes avaient donc beau jeu pour enrayer l'activité alsacienne qui devait fatalement capituler devant les forces ennemies. On s'explique dès lors aisément l'infériorité du port de Strasbourg sous le rapport de la batellerie.

En 1914, alors que la flotte des cartels allemands sillonnait le Rhin de ses unités, Strasbourg n'y était représentée que par deux organismes : la Strassburger Kanalschiffarts Gesellschaft et l'Elsassische Schiffarts Gesellschaft ; encore faut-il remarquer que la première était badoise, quant à la seconde, c'était une filiale des Vereinigte Spediteure, de nationalité allemande.

Cet état de choses devait changer avec l'armistice. Les enseignements qui se dégagent de la période d'avant-guerre ont prouvé la nécessité d'une batellerie nationale. Les situations des ports fluviaux et des ports maritimes n'ont, à cet égard, rien de comparable. S'il est possible aux ports maritimes de recourir impunément à l'aide des flottes étrangères pour assurer le transport de leurs marchandises, c'est qu'il existe un armement maritime abondant qui ne risque pas de faire défaut ; il n'en est pas de

même sur les voies fluviales. Si quelques mariniers font le commerce de la navigation rhénane, c'est une exception ; encore faut-il remarquer que l'indépendance complète d'activité leur est refusée par suite des conditions administratives de l'exploitation des ports.

Le fait que le commerce fluvial est à la merci des firmes industrielles allemandes qui sont intéressées à la navigation pour faire exécuter leurs transports, a pour conséquence l'absence de transporteurs ; ce sont les commerçants et les industriels qui exécutent eux-mêmes leurs transports. Aussi est-il facile d'apercevoir le danger qui résulterait pour un Etat de l'obligation d'avoir à solliciter constamment l'entremise d'une batellerie étrangère ; il y a tout lieu de craindre dans ces conditions que les besoins nationaux ne soient satisfaits que dans la mesure où ils coïncident avec ceux de l'étranger.

C'est en partant de ces considérations que les rédacteurs du traité de Versailles, pour mettre un terme à l'infériorité du port de Strasbourg et pour permettre à la France de lutter avec succès contre les puissances rhénanes, a pris soin d'édicter les mesures nécessitées par la pénurie de la batellerie. Les clauses relatives à cette question font l'objet de l'article 357 ainsi conçu : « Dans le délai maximum de trois mois à dater de la notification « qui lui en sera faite, l'Allemagne cèdera à la France « soit des remorqueurs et bateaux prélevés sur ceux qui « resteront immatriculés dans les ports allemands du « Rhin après les prélèvements à opérer à titre de restitution ou de réparation, soit des parts d'intérêts dans les « sociétés allemandes de navigation sur le Rhin ».

En s'exprimant en termes généraux et sans donner de

précisions, les rédacteurs du traité posaient le principe de l'obligation à supporter par l'Allemagne.

Les cessions concernant le matériel de batellerie et les parts d'intérêts dans les sociétés de navigation devaient être déterminées quant à leur importance par un arbitre américain Mr. Walter D. Hines à qui incombait le soin de fixer les chiffres. L'évaluation devait être faite en tenant compte des besoins respectifs des parties en cause : il fallait assurer à la France la facilité d'action que demandait le port de Strasbourg sans porter préjudice aux intérêts allemands. Les cessions allemandes, telles qu'elles résultent de la sentence arbitrale du 8 janvier 1921, et compte tenu des prestations dues au titre des réparations, s'expriment comme suit :

Sur 2.159.490 tonnes de chalands appartenant à l'Allemagne, 254.150 tonnes seront cédées à la France.

Sur 174.000 chevaux de remorqueurs allemands, 23.760 chevaux passeront à la France.

Pour ce qui est des parts d'intérêts des sociétés de navigation, la question était plus épineuse. La France demandait le contrôle de l'une au moins des grandes compagnies allemandes ; c'était pour elle le seul moyen de s'assurer par la possession de postes de déchargement privés, seuls existants dans les divers ports rhénans, les points d'appui indispensables à la navigation. La proposition de Mr. Walter D. Hines attribuant à la France 75 % des actions de la compagnie Fendel, sous certaines conditions, rencontra l'opposition des parties qui passèrent un accord ratifié par l'arbitre le 8 avril 1921. Il a pour effet de modifier la proposition arbitrale dans un sens favorable aux intérêts des deux parties : il prescrit la

cession à la France d'une flotte équivalente à celle de la compagnie Fendel ainsi que le transfert des terrains situés dans les ports du Rhin au, Mannheim, Ludwigshafen, Cologne, Duisbourg et Rotterdam. Ces dispositions, en réduisant les charges pesant sur la compagnie Fendel, donnent à la France des avantages plus sûrs que ceux que lui conférerait la possession de titres mobiliers.

Ainsi se trouve clôturée, par la vertu de l'article 357, l'ère des souffrances infligées au port de Strasbourg par la domination allemande. La France dispose maintenant d'une flotte importante qui lui permettra de tenir en échec la concurrence des ports rhénans.

L'éviction de nos ennemis une fois réalisée, des problèmes d'organisation et d'exploitation se posaient. Dès le lendemain de l'armistice, le ministre des Travaux publics en confia l'étude à l'Office national de la navigation qui s'occupe de la réception du matériel. Deux organes nouveaux virent le jour : la Société d'études pour la navigation du Rhin qui passera la main à la Compagnie générale pour la navigation du Rhin appelée à devenir concessionnaire de sa flotte et locataire des installations terrestres du territoire allemand et la société de remorquage sur le Rhin.

Grâce à l'activité de ces organes, des progrès sensibles ont été réalisés en tout ce qui concerne la navigation. La situation de l'armement rhénan s'est amélioré de façon notable ; l'opposition de compagnies françaises ayant souscrit le contrat de location du matériel livré par l'Allemagne marque les premiers effets du régime nouveau. Quatre sociétés de navigation battent aujourd'hui pavillon national :

La Société française de navigation rhénane,
La Société alsacienne de navigation rhénane,
La Société générale de navigation et d'entrepôts « Le Rhin »,

Le Comptoir rhénan des transports fluviaux.

Les bienfaits de la concurrence n'ont pas tardé à se faire sentir sur le Rhin ; c'est ainsi que les prix de frets, maintenus artificiellement à des taux élevés par les cartels allemands et les bourses de frets des ports rhénans, ont subi un fléchissement appréciable dû à l'action de la batellerie française.

Cette action bienfaisante, malgré l'abolition du régime passé et les facilités nouvelles de l'armement, risque cependant de ne pas s'exercer avec toute l'ampleur désirable.

Il est un problème, sinon aussi important que celui de la batellerie, du moins aussi inquiétant, et qui, parce que connexe, doit retenir notre attention : c'est celui du personnel. Les conditions dans lesquelles il se pose n'ont pas encore permis de lui donner une solution qu'il ne recevra qu'avec le temps. La lutte dirigée par le Reich contre le port de Strasbourg, et qui s'était engagée sur divers terrains, devait être portée avec autant d'acharnement sur celui du personnel. Dans le souci d'établir l'hégémonie de leur pavillon national sur le Rhin, les Etats allemands avaient mené de front le problème de la batellerie et celui du personnel ; la disjonction de ces deux questions leur semblait contraire au but poursuivi.

Depuis longtemps déjà, le recrutement des bateliers et les conditions d'aptitude à la navigation avaient fait l'objet de règlements dont l'origine remonte aux an-

ciennes corporations de bateliers ; au cours de la période qui précède la guerre, différents accords avaient visé ces questions. En vertu du contrat conclu par les Etats riverains le 4 juin 1898, il fallait pour être patron ou pilote avoir été reconnu apte ; la composition des équipages était également soigneusement réglementée. Parmi le personnel navigant sur le Rhin, on distingue les mariniers patentés auxquels est confié le commandement d'une unité, le droit de conduire un bateau est reconnu par la délivrance d'un certificat ou patente délivrée par le gouvernement de l'Etat riverain où le marinier est domicilié. Les conditions requises pour la délivrance de la patente sont assez rigoureuses : l'ancienneté, notamment, joue un rôle qu'il est difficile d'expliquer autrement que par le désir de décourager les postulants : c'est là, semble-t-il, un vestige du temps passé. Il a été institué, d'autre part, un livret de service constituant la preuve que les conditions relatives à la navigation ont été remplies. Outre les mariniers patentés, le personnel navigant sur le Rhin comprend des pilotes et des matelots astreints à des conditions spéciales d'aptitude.

La rigueur relative des exigences imposées au personnel de la flotte rhénane et l'impossibilité de procéder à son recrutement autrement que parmi les bateliers reconnus aptes à la navigation en raison de leurs aptitudes professionnelles, avait déterminé en Allemagne la création d'écoles de mariniers. Le duché de Bade en comptait trois dont une à Mannheim ; la Hesse et le Palatinat bava-rois une chacun ; la Prusse une à Coblençe et une à Ruhrort ; signalons aussi celle de Rotterdam en Hollande. Quant à l'Alsace, l'absence de batellerie écartait la ques-

tion. Aussi n'est-il pas surprenant de constater la faiblesse de l'effectif alsacien naviguant sur le Rhin en 1913 ; s'il faut en croire les recensements, sur 227 patentes délivrées, trois seulement étaient alsaciennes alors que l'Allemagne affirmait nettement sa suprématie par rapport à la Belgique et la Hollande.

Au lendemain de l'armistice, la question demeurait entière, les exigences de la navigation rhénane rendaient impossible le recrutement des équipages parmi les nationaux. Force nous était de recourir à des volontaires hollandais ou belges et même allemands ; c'est là une situation qui ne peut durer et qu'il est malheureusement impossible de faire cesser du jour au lendemain. Ce n'est qu'avec le temps que se poursuivra l'élimination progressive du personnel étranger dont l'emploi est nécessaire pour suppléer à l'insuffisance de l'élément français. Il faut noter cependant une amélioration dans la composition des équipages rhénans depuis la paix : l'année 1923 enregistre le chiffre de 27 % exprimant le nombre des bateliers français naviguant sur le Rhin et ayant touché Strasbourg. C'est là évidemment un faible résultat, mais qui vaut d'être noté.

La Chambre de commerce de Strasbourg a entrepris de porter remède à la crise du personnel de la batellerie : elle a pris à cet effet une heureuse initiative en instituant une école de batellerie française qui ne peut manquer de faire disparaître rapidement de nos équipages l'élément étranger qui s'y mêle.

Aux problèmes techniques soulevés par la navigation rhénane, vient s'ajouter un problème d'ordre essentiellement juridique ; il a trait au droit privé en vigueur sur le Rhin. Le régime appliqué avant guerre résultait de la

loi allemande du 5 juin 1895. La législation française a cru devoir proroger l'empire de ce texte et a maintenu son application par la loi française du 17 octobre 1919 sur le régime transitoire des provinces désannexées ; c'est avec la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivières et l'hypothèque fluviale, les deux lois spéciales concernant le régime fluvial français.

Si, jusqu'à nouvel ordre, la législation locale reste en vigueur, il importe de ne pas laisser se prolonger indéfiniment cette situation. L'existence simultanée de deux législations engendre fatalement des conflits de lois qu'il est bon de ne pas favoriser. L'unification des législations est désirable, mais l'élaboration d'un code fluvial constituant un moyen terme entre la loi allemande du 15 juin 1895 et le droit commercial terrestre appliqué en France, demande des études permettant de connaître les nécessités économiques de la législation fluviale. La Société d'études législatives de Paris a institué à cet effet une « commission de législation fluviale » chargée d'élaborer un projet de code fluvial. L'assainissement du régime juridique applicable aux voies d'eau et sa généralisation apporteront à la législation française la satisfaction d'un besoin impérieusement ressenti.

Les réformes opérées par la guerre dans le régime de la batellerie rhénane, tant en ce qui touche le matériel que le personnel, ont apporté au port de Strasbourg un soulagement aux tracasseries allemandes. Seule, la sévérité des stipulations du traité de Versailles pouvait mettre un terme aux entraves du Reich et conjurer le danger qui en résultait. L'utilisation de la grande voie économique rendue à la France est désormais libre ; du parti qu'en

tirera la flotte rhénane française dépend l'essor économique national. C'est à l'armement français qu'il appartient pour assurer au port de Strasbourg une expansion si longtemps contenue, d'affirmer l'hégémonie du pavillon national sur les eaux du Rhin.

II. — *Le problème de l'outillage.*

Le problème de l'outillage trouve sa place naturelle à côté des développements consacrés à la batellerie. Toutes deux d'ordre purement technique, ces questions se touchent d'assez près pour qu'il semble bon de ne pas les disjoindre et de laisser paraître en les groupant sous la même rubrique d'ensemble le lien de connexité qui les unit. La batellerie et l'outillage sont au service d'une cause commune : l'expansion économique des ports. Le premier de ces éléments contribue spécialement à donner au trafic l'ampleur qu'il sollicite en apportant aux liaisons les facilités qui permettent aux centres économiques de faire rayonner au loin leur puissance d'attraction. De même que la batellerie, facteur prépondérant de l'essor commercial des ports, est à la base de leur activité externe, l'outillage joue dans leur vie interne un rôle également important. Les mouvements intérieurs dont les allures reflètent l'intensité du travail local supposent une grande liberté d'action que procure seul un outillage nombreux et perfectionné. C'est à cet élément considéré à juste titre comme la cheville ouvrière des centres industriels qu'il incombe de donner à la vie intérieure des ports l'animation indispensable à leur prospérité.

La question de l'outillage devait se poser de façon pressante au lendemain de l'armistice. Le port de Strasbourg mal équipé ne pouvait, sous peine de stagnation, s'accommoder du *statu quo*. Les seuls engins alors en usage provenaient des firmes allemandes séquestrées et liquidées au profit de l'industrie française et ne présentaient pas les garanties d'une contribution suffisante à la vie intérieure du port. L'outillage existant portait la marque des stades arriérés du progrès industriel auquel on ne pouvait dès lors s'attarder. Si son caractère rudimentaire avait paru satisfaisant pour entretenir l'animation relativement médiocre du port de Strasbourg, confiné dans une inaction partielle, il ne pouvait dès lors être question de s'accommoder d'un matériel suranné disproportionné aux besoins nouveaux. Aussi convenait-il de faire disparaître un anachronisme économique dont les conséquences risquaient d'être décevantes.

Le matériel laissé par les Allemands sur les chantiers du port de Strasbourg en 1919 n'avait pas subi de changements depuis 1913 ; aussi s'avérait-il insuffisant si l'on songe aux modifications apportées par les événements aux exigences du trafic strasbourgeois. L'extension des débouchés du port rhénan français, son indépendance vis-à-vis de Mannheim, l'aménagement du Rhin et enfin la facilité de pénétration dans un hinterland jusqu'alors condamné, demandaient une adaptation matérielle aux conditions nouvelles. L'administration municipale fut la première à s'en inquiéter et déploya en la circonstance sa volonté habituelle de servir les intérêts du port ; aussi s'ingénia-t-elle à ne tolérer sur les chantiers que les industries présentant toutes garanties. Les contrats passés par la ville

consacrent certaines de leurs clauses à l'outillage dont l'apport est formellement exigé. Toute concession de terrain sur le port de Strasbourg est sévèrement réglementée et subordonnée notamment aux possibilités d'exploitation eu égard au matériel détenu par les occupants. Citons aussi la contribution directe de la ville au problème de l'outillage qu'elle réussit à débrouiller sensiblement : l'Office national de la navigation devait lui donner sur sa demande quatre grues à vapeur « Brown Hoisting » de sept tonnes montées sur pontons ; de plus, le Gouvernement consacra au matériel strasbourgeois une somme de 400.000 francs.

Le geste accompli par la ville dans le but de porter remède à la crise de l'outillage devait amorcer l'action générale des initiatives privées. L'insuffisance du matériel allemand apparut nettement aux industries françaises survenues dès l'armistice dans notre port de l'Est, dont on ne pouvait tirer grand parti sans procéder au plus tôt à une reconstitution complète de l'outillage existant.

L'arsenal des engins en usage dans le port de Strasbourg péchait tant par l'archaïsme que par le défaut de souplesse. L'uniformité fâcheuse du matériel presque uniquement composé de grues rendait seules possibles les opérations de transbordement et comportait les inconvénients d'une possibilité d'action limitée. Ces graves défauts devaient heureusement cesser dès l'armistice grâce aux efforts des industries nouvellement arrivées ; la disproportion flagrante entre l'outillage et les besoins du trafic, en accusant davantage les imperfections du matériel, devait donner aux occupants français une vue plus juste des exigences nouvelles. Aussi, sans entrer dans le détail

des réfections, réparations et remises en état de l'outillage ancien, donnerons-nous un aperçu des engins apparus sur les chantiers strasbourgeois au cours des dernières années. Nous envisagerons successivement les opérations relatives aux charbons et aux céréales et le matériel qui les exécute.

Pour ce qui est de l'outillage charbonnier employé par les grandes firmes établies sur les rives du bassin de l'Industrie, il atteint aujourd'hui le degré de perfection désirable. Les Sociétés importatrices de charbon, soucieuses de parer aux irrégularités du régime du Rhin et aux arrêts qui en résultent pour la navigation, ont porté leur choix sur des appareils de types différents permettant d'exécuter sur les chantiers les multiples opérations auxquelles donne lieu le trafic des combustibles. Non seulement les manœuvres classiques de transbordement sont possibles sur une grande échelle, mais avec elles la série des mouvements nécessités par les déplacements des marchandises entreposées. Le port de Strasbourg étant essentiellement un port de répartition et de stockage, doit se prêter surtout durant les périodes d'arrêt dans la navigation, aux nécessités qu'entraîne le dépôt prolongé des charbons sur les chantiers. Les opérations de transbordement, de stockage, les déplacements des stocks imposés par le classement des houilles, les manutentions diverses et notamment le criblage préliminaire aux expéditions, exigent des facilités que donne seul un agencement raisonné de l'outillage.

Les appareils employés au trafic charbonnier doivent permettre en principe d'atteindre un chaland et une péniche placés bord à bord le long de la rive ; il leur faut

donc une portée de 15 à 17 mètres à partir de l'aplomb du point de la rive touché par le premier bateau. Ces conditions sont satisfaites par tous les engins actuellement en usage sur les chantiers ; seules les différences de disposition, de structure et de complexité déterminées par la conformation des terrains et par les exigences diverses des manœuvres à effectuer provoquent la variété des types d'appareils, soit grue sur portique, soit treuil roulant à benne preneuse.

Sans entrer dans les considérations techniques qui influent sur le choix du matériel et qui relèvent du domaine de la mécanique, on peut dire cependant que les préférences des industriels procéderont de considérations nombreuses. Un même type d'appareil ne pouvant assurément convenir à tous les cas, l'étude comparée des engins susceptibles d'être utilisés fera ressortir les avantages respectifs des éléments concurrents ; les considérations financières et les préférences personnelles de chaque industriel résultant de l'expérience acquise dans l'emploi d'un type déterminé, joueront un grand rôle dans le choix de l'outillage. Quelle que soit d'ailleurs la variété des engins en usage dans le port de Strasbourg, on n'y rencontre plus l'archaïsme d'avant-guerre ; les progrès de la technique moderne s'y décèlent dans les améliorations toujours nouvelles. Cette recherche de la perfection apparaît de manière significative dans les modes d'actionnement des appareils ; la tendance actuelle est de généraliser l'emploi du courant électrique triphasé et surtout continu dans toutes les opérations mécaniques. Quoi qu'il en soit, l'équipement des chantiers charbonniers, compte tenu de tous les éléments : grues de faible puissance, grues flot-

tantes de la ville de Strasbourg et les quatre grues « Brown Hoisting » précédemment mentionnées, présente toutes garanties de bon fonctionnement et laisse prévoir un rendement appréciable. L'estimation faite par M. Banette, ingénieur des Travaux publics, dans un article de la « Navigation du Rhin », en date du 10 mars 1923, permet de considérer le port de Strasbourg comme outillé actuellement pour un trafic annuel de charbon de 1.500.000 tonnes au moins.

Si nous considérons maintenant le Bassin du Commerce, plus spécialement réservé au trafic des céréales, les mêmes symptômes de perfectionnement et d'amélioration se révèlent dans l'outillage, mais ici de manière plus caractérisée en raison du nombre plus considérable des engins en usage sur les chantiers affectés au stockage des grains. Comme pour les charbons, les opérations de transbordement et de déchargement supposent des grues, portiques, chariots roulants et autres éléments utilisés sur les chantiers du Bassin de l'Industrie ; à tout cela vient s'ajouter le luxe des appareils destinés aux manutentions multiples dont sont l'objet les céréales importées. Mais c'est surtout dans les bâtiments qu'apparaît la complexité de l'outillage ; indépendamment des aspirateurs et des éleveurs à godets qui emmagasinent les grains à raison de 1.000 sacs par heure, il faut citer l'ensemble des organes mécaniques qui travaillent les céréales entreposées. Un jeu actif de courroies de transmissions assure la distribution des grains dans les silos et les greniers ; viennent ensuite les appareils à nettoyer les grains, les ventilateurs et les machines destinées aux opérations de mouture, enfin les bascules et ensacheurs automatiques, ascenseurs,

monte-charges et glissières. Ici, encore, c'est le triomphe de l'énergie électrique qui anime tous ces appareils.

Nous ne nous arrêterons pas à une énumération fastidieuse de tous les engins en usage sur les chantiers strasbourgeois et qui, outre ceux qui touchent au trafic des charbons et des céréales, ne présentent qu'un faible intérêt. Pourtant, il est utile d'avoir un aperçu général de la puissance de l'outillage détenu par le port de Strasbourg ; quelques chiffres suffiront à en donner une idée :

ETAT ACTUEL DE L'OUTILLAGE DES PORTS DE STRASBOURG

Port d'Austerlitz :

8 grues à vapeur de 3 tonnes — 2 grues à vapeur de 3 tonnes 1/2.

1 grue à vapeur de 4 tonnes — 5 grues à vapeur de 4 tonnes 1/2.

1 grue électrique de 3 tonnes — 3 ponts électriques de 4 tonnes.

1 pont électrique de 10 tonnes.

2 grues flottantes de 3 tonnes — 2 grues flottantes de 3 tonnes 1/2.

2 grues flottantes de 7 tonnes.

4 élévateurs à grains.

Port du Rhin :

3 grues à vapeur de 3 tonnes — 1 grue à vapeur de 7 tonnes — 1 grue flottante de 4 tonnes — 2 grues flottantes de 7 tonnes.

14 grues électriques de 4 tonnes — 4 grues électriques de 5 tonnes — 2 grues électriques de 8 tonnes — 1 grue électrique de 10 tonnes.

1 transporteur aérien — 6 élévateurs à grains.

Ce tableau récapitulatif du matériel fait ressortir tant par ses rubriques que par les chiffres qui les soulignent, ce qu'il faut penser des préoccupations apportées au problème de l'outillage. Les efforts des industries privées dont leurs chantiers des engins propres à donner à notre port du Rhin l'activité intérieure adaptée à l'importance de son trafic méritent une mention particulière si l'on songe à la rapidité déployée pour solutionner les questions pressantes de l'outillage. Il faut rendre hommage aux sacrifices financiers consentis par l'initiative privée pour l'acquisition d'un matériel dont l'amortissement entraîne des charges extrêmement lourdes. Strasbourg dispose aujourd'hui, grâce à ces efforts, de l'outillage complet et perfectionné qui lui permettra de mener à bien la conduite économique de ses intérêts. A l'inverse du problème de la batellerie, dont les solutions ne comportent aucune limite, le problème de l'outillage implique une mise au point précise et mesurée ; les éléments matériels d'un port étant uniquement fonctions de l'étendue de ses chantiers. leur nombre tend vers une limite supérieure relativement facile à atteindre, mais qu'il importe de respecter. Une juste proportion entre la surface des terrains et l'équipement matériel doit être recherchée, et si l'outillage du port de Strasbourg est aujourd'hui l'animateur indispensable des chantiers industriels qui s'y trouvent, il n'en reste pas moins le régulateur du rythme qui préside aux manifestations de leur vitalité.

III. — *Le problème de l'aménagement intérieur.*
Projet d'extension.

Les destinées du port de Strasbourg, très tourmentées sous la domination allemande qui s'ingéniait à anémier les régions annexées en en contrariant l'activité, recouvrèrent du fait de la paix leur voie naturelle. Bien plus, le rôle dévolu à la vieille cité alsacienne se trouvait magnifié par les circonstances qui découvraient de vastes horizons et laissaient le champ libre aux poussées économiques. Strasbourg cessait d'être un centre régional pour devenir l'organe de l'expansion française sur le Rhin.

L'importance de cette mission s'accommodait mal de la médiocrité, voire l'apathie où était tombé notre port rhénan. Il fallait remédier d'urgence à cet état de choses et ressusciter un organisme fatigué par cinq années d'incurie. L'œuvre réparatrice se complèterait par une série de mesures d'améliorations préliminaires à une extension désormais nécessaire.

Les premiers soins tendirent à réparer la négligence assez excusable des années de guerre. On restaura rapidement les éléments altérés, mais les travaux de réfection ne s'effectuèrent qu'à grands renforts de crédits grevant lourdement le budget de la ville. L'ordre ainsi rétabli, les problèmes touchant à la transformation du port apparurent sous un jour sinon nouveau du moins renouvelé. Les mêmes questions qui s'étaient posées en 1914 allaient être étudiées, mais cette fois sans qu'une opposition malicieuse n'en vint troubler l'examen.

Ce qui concernait les transformations jugées depuis

longtemps opportunes fut l'objet d'une attention toute particulière. L'entrée du port, notamment, présentait une structure défectueuse : à angle droit avec le thalweg du Rhin, elle rendait malaisé l'accès du canal. Les bateaux se voyaient contraints de manœuvrer rapidement pour traverser sans encombre la ligne de séparation des eaux du Rhin avec le bassin. Il leur arrivait souvent d'être entraînés par le courant et jetés violemment sur la rive. La fréquence des accidents ainsi occasionnés à l'entrée du port exigeait une réfection. Dès l'armistice, la ville et l'Etat s'en inquiétèrent. Les charges qu'entraîneraient ces travaux seraient supportées pour un tiers par la ville, le reste par l'Etat. Jusqu'en 1920, on se borna à des travaux de détail partout où le besoin s'en fit sentir ; ce n'est qu'en hiver 1920-21 qu'on aborda les travaux définitifs avec la cohésion nécessaire.

Une première phase fut consacrée au canal d'entrée proprement dit dont l'orientation fut modifiée dans le sens favorable aux manœuvres de la batellerie. Les autres travaux de dragage devaient corriger la pointe extrême de la presqu'île baignée par le petit Rhin et le bassin du Commerce. Ces ouvrages se terminèrent en septembre 1921.

Indépendamment de tout ce qui vient d'être cité et pour conjurer la crise de main-d'œuvre qui sévissait à Strasbourg au lendemain de l'armistice, on employa les chômeurs à des travaux dont l'utilité, bien que lointaine, était hors de doute : il s'agissait du terrassement des futurs bassins des pétroles et des remparts dont on devait fatalement s'occuper dans la suite. Il faut également signaler l'œuvre des chemins de fer d'Alsace-Lorraine qui

transformèrent et agrandirent la gare de triage du port du Rhin pour l'adapter aux besoins nouveaux. Telles sont les mesures prises depuis l'armistice pour l'amélioration du port.

*
* *

Il serait puéril de dénier à Strasbourg le rôle économique qu'il est appelé à jouer dans le monde à l'heure actuelle. Personne ne songe à contester l'ampleur de la tâche qui lui incombe, et tout s'accorde pour lui reconnaître le devoir d'affirmer son hégémonie. Mais si c'est un lieu commun d'approuver son extension, il n'est pas inutile de rechercher les motifs qui militent en sa faveur. Il en est d'ordre naturel et technique, d'autres d'ordre économique.

Les premiers se rattachent à l'idée que Strasbourg, unique port français du Rhin, a à soutenir de ce fait le redoutable assaut des ports allemands. Il devra pour cela détenir un équipement aussi fortement armaturé et présenter tous les caractères des ports rhénans. Non seulement le stockage sur une grande échelle est indispensable mais encore l'existence de vastes dépendances réservées à l'industrie. De plus, le régime capricieux des eaux et la vitesse des courants rendent dangereux l'utilisation des terrains donnant sur le Rhin et recommandent le creusement de darses. Les raisons économiques sont encore plus déterminantes. L'insuffisance du trafic déjà déplorée en 1914 s'accuse aujourd'hui de jour en jour, même si l'on table sur les pronostics les plus pessimistes et les supputations les moins précises. Le langage des chiffres est sin-

gulièrement éloquent quand il exprime l'état comparé des résultats et des prévisions.

Dans un ordre d'idées voisin se placent les exigences qui découlent de la position nouvelle réservée à la France sur le cours du Rhin. L'amélioration de la navigabilité et la création d'une batellerie française permettant de donner à l'élan commercial une impulsion plus forte, demandait par ailleurs une adaptation immédiate du port d'attache français. Quant aux barrières douanières et à l'arsenal des entraves économiques, leur disparition affranchirait les éléments qui en auraient subi les rigueurs. Le martyre des potasses d'Alsace que les lois allemandes avaient tenues en respect pour assurer la prépondérance des similaires nationaux se terminait heureusement par une émancipation dont Strasbourg aurait à mesurer l'importance. Les affranchissements qui se propagent sur tous les points de l'Alsace dissipent les nuages du passé.

Enfin la profondeur d'un hinterland englobant dix-huit départements venant inonder le port de Strasbourg de leurs produits, n'est pas sans modifier gravement la régularité du trafic antérieur.

Il est donc de toute nécessité d'adapter notre port de l'Est aux circonstances nouvelles si l'on veut en tirer le parti facile et productif qu'il convient de mettre à profit.



Les questions soulevées par le projet d'agrandissement du port du Rhin ont été étudiées d'une façon très approfondie depuis de longues années. Les conceptions diverses qu'on se faisait de l'avenir de Strasbourg avaient

créé des divergences sur la construction des plans. Sans aborder les nombreuses controverses nées de cette matière particulièrement touffue, il est utile de dire un mot des tendances qui se manifestèrent à cette occasion ainsi que des thèses qui finirent par prévaloir.

Les considérations relatives au projet du port procèdent du désir de satisfaire certaines exigences. Les unes d'ordre général s'appliquant sans inconvénients à tous les cas analogues, peuvent être classées comme suit : En premier lieu, et c'est là un point malheureusement trop souvent négligé, il est indéniable qu'un port étant le point de concours de voies de communications nombreuses, on doit assurer une liaison facile aux différents réseaux qui y aboutissent. Les voies navigables, toujours traitées avec faveur, sont l'objet de tous les soins au détriment des voies ferrées. Ces dernières se voient fréquemment sacrifiées dans les ports en raison de leur nature qui les font considérer comme accessoires. C'est là une erreur grossière dont les conséquences peuvent être des plus graves : il en résulte des encombrements et des embarras dans l'activité des ports qui se voient privés des organes nécessaires à leur expansion. Aussi est-ce avec une circonspection mesurée que doivent être établies les zones dévolues aux voies ferrées, dont les droits ont été longtemps méconnus.

La navigation aussi a ses exigences : les dimensions, le gabarit et l'orientation des bassins, le renforcement des rives, la hauteur des quais, l'épaisseur des digues sont commandés par le régime des fleuves et les intermittences de la navigation. Les types des bateaux, chalands et re-

morqueurs en usage sont des indications précieuses pour les ingénieurs.

Enfin, le choix des emplacements affectés au nouveau port sera influencé par la nature du sol, les servitudes grevant les terrains, la stabilité plus ou moins grande des concessions, sans oublier le prix d'acquisition des terres.

A ces exigences générales viennent s'adjoindre celles qui résultent de la situation ; elles sont d'ordre purement local. Nous n'en citerons que deux, mais des plus importantes. D'abord, il arrivera un moment où l'activité économique deviendra telle qu'elle exigera en permanence une armée de travailleurs pour la soutenir ; il se fondera imperceptiblement et progressivement une population ouvrière dont il faudra assurer le logement à proximité, et même dans le port, si l'on veut se garantir contre les défections et les grèves. De plus, la distance de la ville au port et les facilités de communication seront pour beaucoup dans le choix des terrains à aménager. Telles sont les principales considérations pouvant influencer les projets d'extension du port.

Le programme adopté pour l'aménagement du nouveau port a été exposé de façon lumineuse par M. Weirich, ingénieur municipal du port, dans une réunion de l'association régionale des ingénieurs d'Alsace et de Lorraine. Les questions économiques ont été à dessein laissées dans l'ombre pour s'attacher plus spécialement aux problèmes techniques.

Pour mener à bien l'accroissement du port de Strasbourg et cela dans un temps n'excédant pas la période de sommeil imposée à Kehl par le traité de Versailles, il im-

porte d'ores et déjà de se faire une idée des besoins du commerce et de l'industrie en fait de terrains. Pour ce qui est du commerce, les exigences des divers éléments du trafic sont très différents : les pétroles et les potasses sont moins difficiles que les céréales et surtout que les combustibles minéraux ; quant aux marchandises diverses complétant le mouvement commercial, il faudrait les examiner une à une ; nous ne le ferons pas.

L'industrie, elle, a des besoins de terrains si variables et si divers qu'il n'est pas possible de faire une évaluation même approximative. Remarquons cependant qu'il faut donner la préférence aux industries directement intéressées au trafic du port, les autres nous important moins. Si nous en croyons les techniciens, il faudrait immédiatement décider la création de 6.500 mètres de rives. Voilà pour les chiffres. Il faut se garder cependant d'être trop catégorique, ces évaluations procédant de données empiriques ; quant à l'établissement de rives nouvelles, on pourrait y suppléer dans une mesure plus large qu'on serait tenté de le croire, par une utilisation meilleure des terrains existants. Le port abonde en parcelles de sol de laissées ou négligées.



Abordons maintenant le projet tel qu'il est sorti des commissions d'études et tel qu'il vient de se présenter devant le Parlement. Il faut voir en lui le produit d'un compromis, la solution éclectique établie sur le terrain des concessions. Les travaux d'études, pour ne mécontenter personne doivent être faits aussi bien d'entr'aide com-

mune que de sacrifices mutuels ; c'est dire les difficultés qu'ils comportent, c'est dire aussi la confiance qu'il faut leur accorder. Aussi peut-on penser que la création d'un « port Sud » sur laquelle la ville et l'état tombèrent d'accord, présente les garanties les plus réelles.

Le projet définitif comporte quatre chapitres dont les titres sont les suivants : Port aux pétroles — Bassin de jonction — Gare de triage — Port Sud.

A) *Port aux pétroles.* — Situé au nord-ouest du chenal d'entrée du port du Rhin, il s'ouvrira au confluent de ce dernier avec le Rhin. Comme son nom l'indique, il est destiné à l'entrepôt exclusif des pétroles. Son isolement au nord et l'impossibilité de déverser ses eaux autre part que dans le Rhin éviteront au port les dangers d'un incendie.

B) *Bassin de jonction.* — Il doit assurer la liaison du port du Rhin avec le port sud et présentera pour la navigation le gros avantage de contourner les ponts de Kehl. Il empruntera la voie existante du canal de jonction dont il se séparera à l'emplacement actuel du port des pétroles pour rejoindre la grande artère du nouveau port. La jonction se fera au moyen d'une écluse ; quant à la largeur du bassin, elle sera de 70 mètres et même de 90 mètres à certains endroits, ce qui permettra les allées et venues les plus désordonnées.

C) *Gare de triage.* — Son aménagement assurera à la nouvelle partie du port les mêmes moyens de liaison qu'à l'ancienne. L'étude des dispositions de détail est confiée aux chemins de fer. Seul, l'espace à occuper par la gare est déjà fixé : c'est celui qui s'impose naturellement par

ses avantages à savoir la bande de terrain qui longe le port sud.

D) *Port-Sud*. — Il constituera un organisme distinct et complet comme le port du Rhin. Il comprendra un canal principal, amorce du futur canal d'Alsace, sur lequel s'embrancheront une série de darses parallèles de mêmes dimensions (850 mètres de long). Une largeur de 100 mètres pour les différents bassins est considérée comme suffisante ; elle sera portée par la suite à 200 mètres. Le grand canal s'ouvrira sur le Rhin et sur l'écluse communiquant avec le canal de jonction. La régularisation du Rhin existe aujourd'hui jusqu'à l'entrée du futur port sud ; il importera de la continuer de quelques kilomètres vers l'amont afin de donner au régime du fleuve la stabilité nécessaire aux eaux des bassins.

* *

L'extrême complexité des travaux à effectuer pour l'exécution de ce projet montre assez qu'il s'agit d'une œuvre de longue haleine impossible à parfaire d'une seule traite. C'est en effet par étapes successives qu'on se propose d'arriver au but. La première, bien que devant entraîner des dépenses considérables se recommande à la sollicitude des gouvernants par une urgence toute particulière. D'après les rédacteurs du projet accepté le 13 mars 1924 par les corps législatifs, elle doit comprendre :

- a) La construction du bassin aux pétroles.
- b) L'exécution du bassin de jonction entre les deux ports.

c) L'ouverture d'une entrée directe sur le Rhin et la construction de la première des 6 darses.

d) L'exécution de la gare de triage et de ses raccordements aux différentes parties du port.

e) L'établissement des chaussées, digues et autres accessoires.

La seconde étape, comprenant l'exécution complète du projet sera commencée sous la pression des nécessités et au fur et à mesure des besoins. Elle poursuivra le creusement des six darses attenantes au grand canal, l'élargissement des bassins et veillera à perfectionner l'équipement de la gare de triage et de ses dépendances.

■
* * *

Quelle est maintenant l'importance des dépenses consacrées à l'exécution du projet ? Elles sont incontestablement très lourdes. Leur chiffre définitif est imprévisible étant donnée l'impossibilité de fixer, même de façon approximative, la date de la terminaison des travaux, étant donnée aussi l'irrégularité des variations des index numbers qui mettent en lumière les écarts des prix au cours des périodes successives. Cependant, pour se faire une idée de l'ordre de grandeur auquel atteindront les sacrifices à faire, on a procédé à une estimation prévisionnelle pour les travaux de la première étape. Elle s'exprime comme suit :

Frais totaux : 200.000.000 fr. dont 80.000.00 sup-
portés par le réseau d'Alsace-Lorraine et 120.000.000 fr.
par la ville à savoir 15.000.000 d'apports en terrains et
105.000.000 fr. en deniers.

On conçoit dès lors qu'il y ait eu place aux hésitations les plus justifiées. Les frais de construction des nouveaux aménagements apparaissent tellement considérables qu'ils font reculer les financiers les plus audacieux.

*
* *

Il ne pouvait être question de faire supporter par la ville seule des charges aussi lourdes. Comme il fallait lui adjoindre un commanditaire de grande envergure, on pensa naturellement à l'Etat, mais il n'était pas facile d'obtenir son adhésion. Aussi est-ce grâce à une construction juridique très adroite qu'on réussit à fléchir les hésitations.

La nouvelle loi du 12 juin 1920 relative aux ports autonomes maritimes offrait une base dont il était facile de tirer parti pour peu qu'on réussit à donner au texte une compréhension suffisante. On y réussit, et après d'assez longues discussions la ville et l'Etat se mirent d'accord pour adopter le principe du port autonome de Strasbourg. La décision municipale du 12 avril 1922 met en relief les conceptions de la ville à ce sujet.

Le port de Strasbourg est appelé dans un avenir prochain à perdre son caractère municipal pour se voir appliquer, *mutatis mutandis*, la loi sur l'autonomie des ports maritimes. La personnalité juridique lui sera reconnue, de même qu'une administration propre. L'Etat s'y réserve un droit de contrôle par l'intermédiaire de ses ministres.

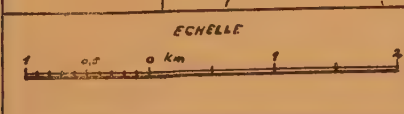
« Le port autonome de Strasbourg sera régi par deux
« autorités : un conseil d'administration et un directeur.
« Le conseil d'administration est composé de 15 mem-

« bres dont 6 nommés par la ville, 6 par le gouverne-
« ment, un par le conseil général du Bas-Rhin, un par la
« chambre de commerce de Strasbourg et un par le syn-
« dicat des ouvriers du port. Le directeur proposé par le
« conseil d'administration après avis de la ville de Stras-
« bourg, est nommé par décret. Il est sous les ordres di-
« rects du conseil dont il exécute les prescriptions; de plus
« il reçoit les ordres du gouvernement avec lequel il cor-
« respond. » Les questions techniques sont confiées à un
personnel nommé par le ministre des travaux publics sur
la proposition de la ville et du conseil d'administration; il
est toutefois prévu que le personnel actuellement engagé
dans les services du port fera, de droit, partie du port
autonome. Pour ce qui est des dispositions relatives au
patrimoine du nouvel organisme, il comprendra des
apports de la ville et de l'Etat ; la ville fera apport de tout
le port existant à ce jour ainsi que des terrains nécessaires
à son extension ; de son côté, l'Etat apportera le nouveau
port à construire et supportera les charges d'intérêts et
d'amortissement des capitaux nécessaires à ces travaux.
« Si les recettes du port autonome sont supérieures à ses
« dépenses, les excédents ainsi obtenus seront virés par
« moitié à un compte de réserve, le reste donnant lieu
« à une répartition entre la ville et l'état. Si la marche de
l'entreprise est défectueuse, la ville pourra provoquer une
liquidation. En cas de déficits persistants, elle reprendra
ses anciennes installations. » Un concours important a
été prêté par le conseil général du Bas-Rhin et par la
chambre de commerce de Strasbourg qui participèrent
à fonds perdus aux frais de construction du port : le pre-
mier pour 100.000 fr., l'autre pour 300.000. Tels sont les

**PROJET DU NOUVEAU PORT
DE STRASBOURG**

The map illustrates the proposed new port area around Strasbourg. Key features include:

- Cities and Towns:** STRASBOURG, ROBERTSHEIM, NEUDORF, MUSQUÉ, HEHL.
- Rivers and Canals:** Canal de la Mer du Rhin, Canal principal (Canal d'Illert), Rhine (Rhin).
- Military and Training Areas:** Champ d'exercice du Polygone, NEUDORF, Stiefeld.
- Natural Features:** Forêt (Forest) near Pukkirch and another forested area at the bottom right.
- Infrastructure:** Gare au Trage, various roads, and the Port d'Austerlitz.
- Scale:** ECHELLE from 0 to 2 km.



résultats obtenus par une application ingénieuse de la loi sur les ports maritimes.

*
* *

Si l'agrandissement du port, doublé d'un état juridique nouveau ainsi que d'une constitution administrative minutieusement étudiée permet les plus grands espoirs, il manque pourtant quelque chose pour écarter toute critique. En effet, de quoi servirait-il à un port de détenir un équipement irréprochable s'il lui était impossible de s'en servir ? L'exemple de Kehl suffit pour nous édifier. L'insuffisance des mesures envisagées jusqu'à ce jour sont apparues clairement à l'administration municipale qui n'a pas manqué de dire ce qu'elle pensait ; ses doléances sont exposées dans la décision du 12 avril 1922 relative à l'autonomie du port. Elles font ressortir qu'il ne suffit pas d'agrandir le port, mais qu'il faut en outre lui assurer les bases économiques de son développement. Nous ne développerons pas ici ce point dont nous aborderons l'étude plus loin. Qu'il nous suffise de nous rallier aux vues susdites et de nous associer aux vœux unanimement formulés. C'est par leur accomplissement et à cette condition seulement qu'il sera possible de faire triompher une cause aussi attachante que celle qui vient de se plaider devant le Parlement.

APPENDICE

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES (à la date du 1^{er} janvier 1924).

Renseignements hydrographiques :

Profondeur minima du port du Rhin : 2 m. 80.

Profondeur minima du port d'Austerlitz : 2 m. 50.

Le port d'Austerlitz est accessible par écluse de 105 m. 25 de longueur et 12 m. de largeur.

Le port de Strasbourg est accessible aux chalands de 450 à 2.400 tonnes.

Bassins et aménagements :

Longueur totale des quais : 10.000 m.

Port d'Austerlitz :

4 entrepôts — 5 magasins — Chantiers charbonniers et industries.

Port du Rhin :

4 entrepôts — 5 magasins — 2 minoteries — Plusieurs industries.

Longueur des voies ferrées :

PORT	AUSTERLITZ	DU RHIN	TOTAL
—	—	—	—
Voies municipales ..	7.050 m.	13.300 m.	20.350 m.
Voies du réseau.....	»	11.200 m.	11.200 m.
Voies particulières ..	2.300 m.	2.080 m.	4.380 m.
TOTAL			35.930 m.

Capacité des magasins, entrepôts et minoteries :

	SILOS ET GRENIERS	MAGASINS	CAPACITÉ DE MOUTURE
Port d'Austerlitz. T.	12.500	40.000	—
Port du Rhin	38.000	104.000	880
TOTAL.....	50.500	144.000	880

Superficie des terrains charbonniers :

Port d'Austerlitz	180.667 m ²
Port du Rhin	133.088 m ²
TOTAL	313.755 m ²

Capacité d'emmagasinement du pétrole :

Port d'Austerlitz	8.800 tonnes
Port du Rhin	200 tonnes
	9.000 tonnes

Superficie totale du port :

	TERRAINS	EAUX
Port d'Austerlitz	35 ha. 36	9 ha. 9
Port du Rhin	96 ha. 46	31 ha. 27
TOTAL.....	131 ha. 82	41 ha. 17

CHAPITRE III

LE PORT DE STRASBOURG AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

I. — *Les fonctions ordinaires des ports.*

De tous les éléments qui prennent part à l'activité économique mondiale, et apportent aux luttes commerciales l'animation que l'on sait, il semble que les ports maritimes méritent une mention particulière. Tous les centres organisés pour engager les hostilités sur le terrain des marchés internationaux se présentent avec des chances inégales de succès ; certains, mieux armés pour affronter la violence des conflits donnent plutôt que d'autres l'impression de force requise pour fléchir les résistances adverses. Certains, au contraire, n'inspirent qu'une faible confiance^o; les imperfections de tous ordres que révèle leur équipement détournent les pronostics favorables à leur essor. Les ports se classent sans contre-dit parmi les premiers. Ils réunissent, en effet, tous les éléments utiles

pour affronter les périls de la concurrence et satisfaire aux ambitions les plus audacieuses. A l'inverse des centres continentaux qui n'ont qu'un champ d'action restreint par les obstacles inhérents à leur situation géographique, les ports maritimes ont une faculté beaucoup plus grande ; largement ouverts sur la pleine mer dont la proximité offre des possibilités d'action très étendues, ils peuvent prétendre à un trafic extra-maritime dont l'ampleur ne comporte aucune limite. La liberté de mouvements qu'entraîne l'accès à la mer dissipe les tourments qui tiennent aux contingences locales en même temps qu'elle rend possible l'orientation des poussées économiques vers tous les points de l'horizon. p

Grâce aux avantages de leur situation, les ports semblent pouvoir figurer brillamment dans les luttes commerciales ; les alternatives de la concurrence et les passes difficiles qui s'y rencontrent sont sans action notable sur eux. Au contraire, ils doivent dominer les mouvements du trafic, leur assigner les allures désirables et donner aux courants commerciaux les directions qui paraissent conformes à leurs intérêts. Toutefois, s'il est logique de tirer parti des dons naturels que leur confèrent leurs positions maritimes, les ports doivent s'élever au-dessus des conceptions égoïstes qui les incitent à détourner à leur unique profit les éléments de trafic de toutes sortes, pour adopter une politique plus libérale. Les centres économiques florissants ont mieux à faire qu'à servir leurs propres intérêts ; ils doivent consacrer les ressources que procurent leurs puissants moyens d'action à des fins supérieures. Les ports maritimes ont à jouer dans le monde un rôle qui déborde le cadre du particularisme écono-

mique ;° ils sont investis de certaines fonctions, bien mieux, d'une mission qui les voue aux destinées les plus nobles.

L'activité des centres maritimes comporte en effet une grande variété d'aspects. Il est cependant facile de discerner dans les manifestations de la vie des ports les caractéristiques de certaines fonctions. On peut en compter trois principales que nous étudierons successivement : fonction de transit, fonction commerciale, fonction industrielle.

La première de ces fonctions est une conséquence de la situation géographique. Outre les routes maritimes qui sont susceptibles de varier à l'infini et qui aboutissent naturellement aux centres les plus importants des côtes, il faut signaler le réseau complexe des voies continentales. Les régions éloignées du littoral comprennent également des centres économiques désireux d'exporter leurs productions au-delà des mers dans les pays étrangers. Ils doivent à cette fin recourir à l'intermédiaire d'où rayonneront dans toutes les directions les éléments de trafic.

Dans le but d'accéder à la mer, les productions continentales emprunteront des voies de transports variées. Tantôt les liaisons se feront par les voies naturelles qu'offre le réseau fluvial, aménagé le cas échéant et complété par les canaux°; tantôt l'insuffisance de la desserte par voie d'eau déterminera l'utilisation de voies ferrées réalisant un heureux complément aux premières dont elles corrigeront les imperfections. Les ports constitueront ainsi de véritables points d'accrochage aux voies continentales où se raccorderont les routes maritimes.

Les relations des pays d'outre-mer avec les centres du

continent se faisant logiquement de la façon la plus directe, elles sont amenées pour ce faire à passer par les ports. Mais cette circonstance ne résulte en aucune manière des qualités intrinsèques des centres maritimes eux-mêmes. C'est uniquement pour des raisons de commodités dans les liaisons et notamment à cause de la rapidité qu'assure aux transports l'utilisation des parcours directs que les ports doivent leur fonction de transit ; seule cette circonstance que les centres maritimes sont les points de croisement des grandes lignes internationales est déterminante.

Cependant, comme nous le verrons plus loin, la fonction de transit n'est pas sans procurer aux ports certains avantages, c'est pourquoi il y a intérêt à la développer. La cause du transit résidant dans les facilités matérielles de communications, c'est dans ce sens qu'il faut agir. Il n'y a évidemment rien à faire pour ce qui concerne les liaisons avec la pleine mer qui sont très faciles ; c'est au contraire sur le continent qu'il importe d'innover en prolongeant à l'intérieur des terres les lignes amorcées sur les eaux de la mer. De cette façon, le faisceau des directions suivies par les marchandises du trafic d'outre-mer passant par les ports se multipliera en donnant une importance plus grande au transit. Quel profit cependant en retirera le port ? Aucun probablement, si on considère son rôle qui se borne à laisser passer des courants commerciaux importants certes, mais qui ne l'intéressent en aucune manière. L'attitude passive du port ne mérite pas, semble-t-il, d'être favorisée ; bien plus la complaisance dont on fait preuve en laissant transiter les marchandises étrangères risque d'être pour le moins gênante si elle ne

se mue pas en servitude, par suite de l'encombrement, résultant du flux intense du trafic. Cet état de choses ne laisse pas d'être plein de désagréments.

Toutefois, ce n'est là qu'un faible inconvénient du transit et qu'on tolérera allègrement si l'on y trouve par ailleurs des compensations. Pourquoi, en effet, laisser passer toutes ces marchandises sans tenter de les arrêter au passage ; il y aurait là incontestablement en raison de l'abondance et de la variété des éléments du transit de quoi constituer dans le port un marché extrêmement important. La fonction de transit, passive dans son essence, deviendrait alors un adjuvant de premier ordre à une fonction active au premier chef, la fonction commerciale.

Cette deuxième fonction occupe dans la vie des ports une place prépondérante sans qu'on puisse dire pourtant qu'elle soit la principale. Elle est à coup sûr plus utile que la fonction de transit puisqu'elle donne lieu à des transactions rémunératrices, mais elle suppose avant elle l'intensité du transit sans laquelle elle n'existerait pas. Quoi qu'il en soit, la fonction commerciale est la raison d'être des centres maritimes, qui la remplissent toujours avec un soin d'autant plus compréhensible qu'ils en retirent les plus grands profits. Le but poursuivi étant la création d'un marché sur le port, les efforts tendront à assurer en tout temps la présence des marchandises pouvant donner lieu à des mouvements d'échange appréciables.

C'est pourquoi on cherche à surprendre au passage les éléments du transit et à attirer le trafic étranger en détournant adroitement les directions suivies par lui ; le premier geste est plus facile à faire, encore qu'il suppose réunies des conditions assez nombreuses. Et d'abord, il

faut parer aux exigences matérielles que requiert la création du marché ; les marchandises qui y afflueront doivent y trouver l'espace nécessaire à leur stationnement. Toutes les opérations de stockage susceptibles de s'effectuer sur une grande échelle et pour un temps plus ou moins long, demandent qu'on leur assure de vastes chantiers, des installations étendues et des terrains appropriés. De plus, il sera bon de prévenir les inconvénients qui affectent le débarquement par l'agencement d'un outillage apportant aux opérations de transbordement la rapidité et la facilité désirables. Cette première condition remplie, d'autres mesures également indispensables sont à prendre.

Le souci de retenir dans le port les marchandises qui y passent commande de supprimer tous obstacles de nature à contrarier les escales possibles du transit. Il est à craindre que les barrières douanières qui arpentent les régions côtières ne découragent les marchandises dans leur désir de stationnement et compromettent la création des marchés. Pourtant on ne peut songer à supprimer délibérément les lignes de traites qui protègent le commerce continental ; elles sont l'une des pièces essentielles du protectionnisme et qu'on ne peut songer à faire disparaître sous peine de ruiner l'expansion nationale. Aussi a-t-on recours à un détour ingénieux dont la pratique donne toutes satisfactions.

Le cordon douanier qu'on ne peut franchir sans subir l'effet des tarifs sera fictivement reculé à l'intérieur des terres en laissant libres les relations du port avec la pleine mer. Ce centre économique soustrait à la rigueur du protectionnisme national dans ses rapports avec l'au-

delà, jouira d'exemptions momentanées qui ne deviendront définitives qu'au cas où les marchandises étrangères entreposées auront pris le parti de se porter sur le marché national ; la suspension des tarifs cessera alors de jouer en même temps que les barrières douanières imaginative-ment déplacées retrouveront leur place normale. Moyennant la facilité accordée aux marchandises d'être entreposées sans payer, le commerce d'importation sera dispensé de mesurer ses achats aux prévisions plus ou moins certaines de la consommation intérieure. Les quantités qui se trouveront excéder les besoins locaux pourront toujours être réexpédiées puisqu'elles n'auront pas subi la surcharge des droits d'entrée ; aucune contrainte n'agira dans ces conditions sur la destination définitive des marchandises qui se trouveront placées jusqu'à la dernière minute dans une alternative dont elles choisiront l'issue en toute indépendance.

Le régime des entrepôts, si libéral qu'il soit, ne vaut pas sans doute la liberté des échanges. La conception libre-échangiste du commerce extérieur, en répudiant toutes formalités douanières, donne toutes facilités d'action ; la possibilité d'introduire les marchandises, de les manipuler au gré de la clientèle et de les diriger sans retard vers les places où les appelle la hausse des cours, sont un précieux secours au commerce international ; elles favorisent ainsi la création des grands marchés sur les points que déterminent les circonstances économiques. Toutefois si la faculté d'entrepôt est impuissante à faire disparaître l'obstacle opposé par le protectionnisme à la formation des marchés, elle n'en a pas moins une grande utilité ; les éléments de transit peuvent, grâce aux corn-

modités qu'elle leur offre, séjourner ou repartir suivant leurs convenances ; il est possible de provoquer l'adoption de la première attitude.

Les marchandises qui passent par les ports se dirigent vers les régions économiques où les appellent les transactions commerciales ; il est naturel de penser qu'elles renonceraient à supporter les charges de transport et d'assurances qui les grèvent si elles trouvaient à proximité les possibilités de transactions qu'elles vont chercher au loin. Il ne tient qu'aux ports d'exploiter cette situation ; c'est d'ailleurs le parti qu'ils prennent en mettant au service de leur expansion commerciale les avantages géographiques dont ne jouissent pas les centres intérieurs. Les éléments du trafic se portant naturellement vers les marchés bien organisés et faisant pour cela les sacrifices pécuniaires qu'entraînent les transports sur grandes distances, n'hésiteront pas à réduire les charges qui les grèvent s'ils trouvent dans les ports les avantages commerciaux que ne leur procuraient que les centres intérieurs éloignés.

La préférence due à la proximité ira sans aucun doute aux ports maritimes, à condition toutefois qu'ils sachent renforcer leur puissance d'attraction. Ils y parviendront aisément en instaurant sur place une organisation commerciale appropriée ; c'est surtout la facilité des transactions, la sécurité et la rapidité des opérations qui concernent le trafic international, qui assureront aux grands marchés les bases solides dont ils ont besoin. Nul doute que les bourses de commerce étayent fortement leurs positions : la réalisation artificielle d'un marché de libre concurrence, la rapidité des transactions et la célérité

assurée à la lutte des acheteurs et des vendeurs autour des prix, sont de nature à exercer sur les courants commerciaux un attrait aussi puissant que justifié. L'action bien-faisante des bourses dans l'activité économique des ports mérite une mention spéciale. Leur capacité de travail et leur champ d'action sont considérables ; aussi convient-il de stimuler leur vitalité en leur assurant l'animation qu'elles sont capables d'entretenir.

Non seulement on s'efforcera de prélever sur le transit de nombreux éléments, mais encore on s'évertuera à attirer les courants commerciaux étrangers au port. Les marchandises de provenance ultra-maritime susceptibles de constituer les éléments d'un marché, feront l'objet d'une attention particulière ; on s'ingéniera à les détourner de leur orientation habituelle pour leur assigner les directions qui les relieront aux ports ; bien plus, on leur facilitera les moyens d'y accéder par le concours d'une flotte attachée aux centres maritimes. Le lancement d'une escadre commerciale ayant pour mission d'aller chercher jusque dans les eaux étrangères les marchandises destinées à alimenter le marché des ports maritimes nationaux, servira utilement leurs fonctions commerciales. Enfin, il conviendra de ne pas négliger l'appoint que fournit la modicité du fret au développement d'intensité du flux commercial.

Mais c'est surtout en assurant aux navires étrangers un fret de retour suffisant qu'on décidera les flottes internationales à concourir à l'essor économique des ports nationaux. Aussi bien y a-t-il entre l'extension des marchés maritimes et l'établissement d'un fret de retour pour la navigation, des relations réversibles de cause à effet et

d'interdépendance réciproque difficiles à analyser ; les actions et les réactions se succèdent et se provoquent mutuellement. Quoi qu'il en soit, la création d'un fret de retour est primordiale.

Indépendamment des articles étrangers de toutes provenances qui afflueront dans les ports nationaux et qui seront des éléments de fret très importants, parce que nombreux et variés, il faut compter sur les produits nationaux ; proscrire en effet du trafic maritime les marchandises indigènes serait de mauvaise politique. Les ports se borneraient alors à l'office d'intermédiaires entre les Etats étrangers dans leurs relations commerciales, mais si les grands marchés maritimes doivent être accessibles à tous, il serait dangereux de n'y voir que des adjuvants au trafic étranger. Les ports nationaux ont mieux à faire qu'à servir les intérêts des autres puissances ; ils doivent laisser au commerce national l'accès à la mer et au besoin le provoquer ; c'est en effet dans les produits nationaux que doit résider pour la plus grande part le fret de retour. C'est là qu'apparaît la troisième fonction des ports : la fonction industrielle.

Ici encore, et bien qu'elles apparaissent nettement caractérisées, les deux fonctions commerciales et industrielles s'apparentent par de nombreux côtés. La fonction industrielle est comme celle de transit l'auxiliaire de la fonction commerciale, mais avec réciprocité. Les ports qui disposent de marchés importants constitués au prix d'efforts auxquels il faut rendre hommage, tiennent avant tout à en tirer des avantages. Ils sont ainsi amenés à désirer dans leur trafic la participation la plus étendue, ayant surtout en vue l'intensité du mouvement commercial ;

pourtant la qualité des éléments du trafic a bien son prix et elle n'est pas indifférente quand elle touche à leur nationalité ; les ports doivent y songer.

La faveur qui s'attache naturellement à la cause nationale crée à la charge des centres maritimes de obligations auxquelles il est d'autant moins pénible de satisfaire qu'elles comportent des contre-parties. La situation exceptionnellement favorable des ports et sur laquelle on ne saurait trop insister, peut servir des intérêts nombreux ; c'est aux ports qu'il appartient de remplir cette mission. La mise en valeur de l'industrie régionale, puis de proche en proche le développement économique d'un arrière-pays éloigné des côtes, constitue le rôle véritablement utile, naturellement dévolu aux centres maritimes.

En ce qui concerne les régions immédiatement voisines d'un port, elles prendront part directement à son activité commerciale sans qu'il soit nécessaire de les y aider. Au contraire, les industries de l'hinterland ont besoin, parce que plus lointaines, de facilités d'accès qu'il est utile de leur ménager ; la construction d'un réseau ferré et la mise en état des voies d'eau susceptibles de relier le port à tous les centres de l'arrière-pays, sont des mesures d'une efficacité indiscutable ; on peut songer de plus à mettre en vigueur certaines modalités douanières : l'admission temporaire et les drawbacks sont à conseiller.

Quoi qu'il en soit, les trois fonctions qu'il est d'usage de reconnaître aux ports maritimes et que nous venons de préciser, apparaissent nettement définies. Leurs caractéristiques et leur originalité les dépeignent de façon typique. Pourtant, les différences de ces fonctions qui s'analysent surtout en différences de missions s'estompent si

l'on considère leur nature. Toutes trois s'apparentent en effet par l'essence commune dont elles sont faites et qui en font les pièces d'un même mécanisme. Le jeu isolé de chacun de ces rouages se conçoit difficilement ; au contraire, l'interdépendance où se trouve rangée cette trinité d'éléments donne à leur action la cohésion salutaire qu'il importe de reconnaître à l'activité bienfaisante des ports maritimes.

II. — *L'Hinterland de Strasbourg.*

L'histoire suit sa pente. Les événements de tous ordres qui surviennent dans la vie des nations au cours des siècles semblent se succéder dans un ordre préétabli soustrait à l'action du hasard. L'esprit d'observation dégage du chaos historique où s'enchevêtrent les destinées des peuples certaines forces imprimant aux faits une allure particulière. La perspicacité des auteurs se perd dans ces énigmes, mais si les causes profondes de l'histoire se débloquent aux investigations de la logique, leurs résultantes apparaissent avec une originalité qui permet de négliger le faisceau des composantes. La certitude d'un déterminisme dominant les événements se fait jour devant la périodicité et l'analogie des époques. Telle nation longtemps confinée dans l'inertie pourra bénéficier d'une prospérité subite, mais la rigueur des lois préétablies la replacera

sans retard dans la voie qui lui est dévolue. Les destinées semblent donc immuables ; aucune force ne peut les maîtriser, si l'on considère la sinuosité de leur course et la trahison de leurs retours.

Ces considérations nous amènent à envisager le sort d'une contrée que la mauvaise fortune paraît accabler ; toute stabilité lui semble refusée, et par là tout développement régulier. La terre d'Alsace à qui nous faisons allusion, a traversé des crises politiques aigües. Sa position géographique incomparable et sa richesse naturelle n'a cessé d'attirer les convoitises des Etats rivaux qu'elle sépare et dont elle supporte les mécomptes.

Les mouvements imposés aux frontières de l'Alsace, du Rhin aux Vosges, l'ont placée au cours de l'histoire dans une alternative perpétuelle. Le dilemme France-Allemagne, aux termes également convaincants et dont l'obsession se révélait constante, aurait rendu délicat le choix de Strasbourg si les traités ne le lui avaient pas enlevé. Mais les solutions élaborées sous l'influence des considérations politiques cadrent mal avec les nécessités matérielles.

Il n'était pas possible à Strasbourg de construire un plan économique définitif, la précarité des positions occupées par les deux Etats rivaux en déconseillant l'établissement. L'incertitude angoissante de l'avenir aurait plutôt conduit à une politique hybride s'accommodant de tous les régimes, à une attitude ondoyante prête à servir un double jeu. De pareils agissements eussent été vicieux en théorie par le discrédit qu'ils auraient jeté sur leur auteur et dangereux en pratique : en effet, outre l'hypocrisie qu'ils recélaient, ils péchaient par le manque de cohésion.

L'éparpillement des efforts économiques en affaiblissait les résultats ; il fallait choisir délibérément entre l'est et l'ouest. C'est l'intérêt qui devait comme toujours trancher la question.

Tout centre économique de quelque importance a besoin d'attaches solides pour assurer son développement. Le nombre et la variété des ramifications au dehors n'y peuvent suppléer ; seule l'intensité et la permanence de ces liens est à envisager. La proximité d'une région formant une seule expression géographique avec laquelle les communications soient directes est la condition même de son expansion.

Strasbourg n'a pas manqué de s'en rendre compte et a toujours su se ménager une zone d'influence où son activité se donnât libre cours. L'orientation de son hinterland a varié avec les circonstances de l'Est à l'Ouest.

Avant la guerre, aucune hésitation n'était permise, la région ouest étant condamnée par des barrières douanières insurmontables, alors que le champ était libre vers l'est. Aujourd'hui, pas plus que dans la période précédente, l'hésitation n'est permise, mais pour l'autre solution.

L'hinterland allemand doit disparaître et céder le pas aux régions françaises. Il serait cependant maladroit de lâcher pied brusquement d'un côté pour se porter étourdiment vers l'ouest ; les conséquences d'un pareil coup de tête sont par trop graves pour qu'on n'y réfléchisse pas davantage. C'est ce qu'ont très bien aperçu les gouvernants. Dans leur souci de ménager les transitions et d'éviter une substitution catégorique de la nouvelle politique à l'ancienne, ils ont cru devoir maintenir pour un temps

la liberté des transactions avec l'Allemagne : l'Alsace-Lorraine conserve, en effet, le droit d'importer en franchise les produits fabriqués qui lui sont utiles. Cette mesure libérale permettra de s'orienter progressivement vers l'ouest, d'y planter les premiers jalons et de préparer l'expansion nouvelle. La conquête de l'hinterland français avec les difficultés qu'elle comporte se poursuivra ainsi par étapes successives et sans trop de heurts.

Cependant une question se pose et des plus importantes. Quelles conséquences entraînera la fermeture de la frontière allemande ? N'y a-t-il pas lieu de craindre pour Strasbourg et son trafic ? Il serait vraiment fâcheux que notre port du Rhin eût à perdre au change, que l'ouest ne lui apportât pas la compensation à la perte de l'est. L'Alsace privée de son trafic doit trouver du côté français mieux qu'un dédommagement : un équivalent, sinon une plus-value. C'est là le but qu'il faut atteindre si l'on veut s'attacher un pays dont une partie se serait peut-être fort bien accommodée du *statu quo*. Quel que soit d'ailleurs le loyalisme de l'Alsace, elle est en droit d'attendre beaucoup de son rattachement à la France ; celle-ci doit lui faciliter l'adaptation aux circonstances nouvelles en l'aidant à conquérir l'hinterland dont elle a besoin ; on n'y manque pas malgré l'ampleur de la tâche.

L'hinterland de Strasbourg, tel que les économistes se plaisent à le déterminer, doit comprendre la superficie des dix-huit départements français les plus éloignés des côtes ; il embrasse les régions les plus riches de notre pays : le bassin parisien, les vallées de la Saône et du Rhône et la région du nord-est. Une étude basée sur les tarifs de transport confirme ces vues et reconnaît à Stras-

bourg le rôle économique des ports maritimes. Même si l'on n'atteint pas ce résultat théorique, il n'est pas permis de négliger l'avantage qui résulte de la libre communication avec les grands centres industriels tels que Belfort, Vesoul, Besançon, Dijon, Lons-le-Saunier, Mâcon et Lyon.

Pour se faire une idée de la pauvreté du trafic de Strasbourg avec la France à la veille de la guerre, il suffit de savoir que les importations atteignaient péniblement 200.000 tonnes, chiffre dérisoire représentant à peine 10 % du trafic du port. Cependant cet état de choses n'était que la conséquence logique des entraves apportées à la liberté des transactions de part et d'autre de la frontière et notamment par les barrières douanières. Pour les importations maritimes, les marchandises transitant pour la France par Strasbourg étaient frappées de la surtaxe d'entrepôt rendant l'opération prohibitive ; quant aux importations d'Allemagne, aucun adoucissement de tarifs n'existait pour favoriser le trafic entre les deux pays ; enfin et surtout, les moyens de communications étaient tout à fait insuffisants. Ces imperfections reconnues et déplorées ne pouvaient malheureusement être corrigées que par un accord entre les Etats dont aucun n'était disposé à provoquer un compromis.

Aujourd'hui, les conditions sont tout autres, et les rapports de la France avec l'Alsace sont du ressort national. C'est aux gouvernants qu'il appartient de résoudre les problèmes intéressant l'hinterland, et dont le plus pressant, celui de son extension, s'annonce comme particulièrement épineux. On peut pourtant le résumer par une formule : la suppression des obstacles opposés à la pénétration en France.

Les entraves à la conquête de l'hinterland sont d'ordres divers ; nous les étudierons successivement.

Un premier point qu'on ne peut laisser dans l'ombre se rapporte aux moyens de pénétration dans les territoires voisins de l'Alsace. Le réseau des voies navigables existantes apparaît aujourd'hui insuffisant pour assurer à Strasbourg les liaisons avec l'intérieur de la France. L'état d'encombrement qui affecte le canal de la Marne au Rhin est le symptôme d'une gêne à laquelle il faut porter remède sans retard si l'on veut enrayer les progrès du mal qui frappe notre navigation. Il faut rendre hommage aux efforts accomplis depuis l'armistice pour conjurer ce danger. Citons les travaux effectués pour assurer la facilité de navigation sur le canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et Besançon ; la mise au gabarit normal de ce tronçon a été terminée en 1922. Pour le canal de la Marne au Rhin, un projet d'électrification jugé trop coûteux fut abandonné et remplacé par celui du doublement des écluses. Enfin, on envisage dans un avenir prochain la régularisation de la navigation le long du Doubs. Toutes ces mesures apporteront au régime de nos canaux un soulagement très appréciable, mais il ne s'agit là que de projets dont la réalisation est liée à l'assainissement des finances publiques.

Le deuxième point qui doit retenir notre attention touche aux voies ferrées. Comme celui des voies d'eau, leur réseau présente une texture irrégulière et un agencement incomplet à plusieurs endroits ; certaines zones ne sont accessibles que par des voies détournées qui empruntent les lignes directes sur une étendue de leur parcours et occasionnent des encombrements. Signalons

la médiocrité des liaisons de Strasbourg avec le versant occidental des Vosges, qui ne peuvent être franchies qu'à leurs extrémités et rendent obligatoire le détour par Nancy pour gagner Saint-Dié, Epinal et Cornimont. Deux projets de raccordement sont en cours : Wesserling-Bussang, qui intéresse Mulhouse et Remiremont, Saales -- Saint-Dié, qui rapproche Strasbourg d'Epinal et le relie aux vallées de la haute Meurthe et de la haute Moselle. Deux autres projets sont proposés qui réaliseront une percée plus centrale : Sainte-Marie-aux-Mines — Saint-Dié et Metzeral-Cornimont. Indépendamment de ces travaux, l'administration des chemins de fer organisait en 1921 un service d'express tendant à rapprocher Strasbourg du centre de la France ainsi que Bordeaux. Le quadruplement de la ligne Strasbourg-Mulhouse est également à l'étude. Il y a lieu de se féliciter de ces initiatives qui, menées à bonne fin, activeront sérieusement la solution du problème qui nous occupe.

Quelle que soit l'importance de ces réformes, elles en appellent d'autres qui, pour être connexes, n'en sont pas moins primordiales. Rien ne servirait en effet de détruire les obstacles naturels si l'on se proposait de les remplacer par entraves artificielles. La facilité matérielle des transports doit se compléter par des tarifs raisonnables ; c'est aux administrations des chemins de fer qu'il appartient de faire des concessions sur ce point.

Il reste à aborder maintenant un terrain beaucoup plus brûlant. Déjà au xviii^e siècle, et malgré la grande diversité des régimes appliquée aux provinces de la France monarchique, l'Alsace était rangée dans la catégorie exceptionnelle des provinces « à l'instar de l'étranger effec-

tif ». Il a fallu aujourd'hui encore lui octroyer un privilège spécial en matière de douanes ; mais la question est infiniment plus délicate à résoudre par la présence d'intérêts opposés qu'on ne peut négliger.

En redevenant française, Strasbourg voit sa situation douanière gravement modifiée en tombant sous l'empire du droit commun en vigueur sur toute l'étendue de notre territoire. Le régime protecteur appliqué aux ports maritimes donnait à ceux-ci une situation infiniment plus avantageuse que celle qui résulte de la loi ordinaire. Strasbourg ne pouvait, dans ces conditions, songer à jouer une partie que ses adversaires maritimes gagneraient sans effort. Il importait donc d'agir si l'on voulait faire de Strasbourg le port qui améliorerait la situation économique de l'Est en lui assurant par le Rhin l'accès à la mer et les débouchés mondiaux qui en découlent. Le régime de droit commun appliqué à Strasbourg comportait des inconvénients de nature à paralyser son essor ; c'était surtout sur le terrain des surtaxes d'entrepôt et d'origine que les réformes s'avéraient indispensables.

Le principe du régime des surtaxes est connu ; rappelons-le brièvement. Toute marchandise qui, avant d'arriver en France, a fait un séjour ou subi une manutention dans un pays autre que le pays d'origine, est passible d'un droit : surtaxe d'entrepôt ou d'origine, suivant le cas. La charge qui pèse sur la marchandise ainsi grevée est souvent assez lourde pour devenir prohibitive.

Appliquer purement et simplement cette règle aux éléments du trafic extra-maritime aboutissant à Strasbourg par le Rhin, aurait rendu l'importation impossible. La raison d'être du port rhénan ne se justifiait plus dans

ces conditions. La Chambre de commerce de Strasbourg en conçut une inquiétude légitime et jura d'en finir avec la rigueur des tarifs qui l'écrasaient. Les plaintes qu'elle adressa au Gouvernement restèrent sans suite devant l'opposition de Dunkerque et du Havre, dont la situation aurait dû subir le contre-coup d'une réforme.

Seul, un accord pouvait trancher la question sans léser le droit de personne. C'est ce qui résulta d'une conférence qui réunit les Chambres de commerce intéressées; les négociations eurent lieu sous le patronage de la Chambre de commerce de Paris chargée de concilier les revendications des deux parties. D'une part, Strasbourg rejetait l'application brutale des surtaxes d'entrepôt et d'origine à son port; d'un autre côté, les villes maritimes redoutaient, non pas tant Strasbourg, mais Anvers, dont elles voulaient empêcher la concurrence; si elles étaient disposées à tolérer un adoucissement au sort de Strasbourg, elles feraient l'impossible pour éviter qu'à la faveur de l'exonération de la surtaxe, un important marché ne s'établît par Anvers à leur détriment. Elles ne pouvaient se passer d'une mesure qui, en surtaxant les marchandises importées autrement que par la voie directe, obligeait les navires à faire escale en France et rendrait possible l'établissement des marchés nationaux.

Les thèses en présence se recommandaient l'une et l'autre à l'attention du gouvernement par la justesse de leurs idées; il ne pouvait être question d'accorder gain de cause à l'une sans compromettre des intérêts qui, pour être particuliers, touchaient pourtant à l'économie générale. C'est avec une grande circonspection et avec le doigté exigé par l'enchevêtrement des intérêts en cause

qu'il fallait trouver la formule propre à satisfaire les demandes des parties sans porter une atteinte même légère à la prospérité nationale. Les négociations se terminèrent par un accord que le gouvernement ratifia par un décret du 23 décembre 1919. Un texte postérieur en date du 18 avril 1922 concerne le *modus vivendi* des relations entre la France et la Belgique. Sans nous attarder aux difficultés soulevées par l'interprétation des textes précédents et qui ne touchent qu'aux détails, nous insisterons sur la circulaire du 13 février 1923.

Elle procède du souci des services douaniers de dissiper toute confusion dans l'interprétation et constitue le statut définitif en la matière. L'administration des douanes fixa comme suit la situation de port de Strasbourg : D'une façon générale toutes les réexpéditions des marchandises arrivées au port de Strasbourg sont autorisées sans aucune restriction pour toutes les destinations à l'intérieur de la France, à condition que ces marchandises soient arrivées en droiture à Anvers et aient été transportées par la voie du Rhin à Strasbourg ; aucune limitation ne leur est plus imposée quant à leur entreposage à Anvers. En ce qui concerne plus spécialement les six articles dits à marchés : cotons, cafés, cacao, laines, épices et poivres, il faut en outre qu'ils soient accompagnés d'un connaissement direct de leurs pays d'origine à Strasbourg. Quand, par contre, ces six articles sont arrivés à Strasbourg sans connaissement direct du pays d'origine, ils ne peuvent être réexpédiés au delà des limites du Haut-Rhin, Bas-Rhin et Moselle formant l'ancienne Alsace. Ils donnent lieu dans ce cas à la délivrance d'acquits à caution destinés à garantir leur entrée dans ces trois départe-

ments. Ces dispositions donnent ainsi au trafic de Strasbourg toutes facilités.

Un dernier pas restait à faire pour garantir à notre port du Rhin l'accès à la mer et lui permettre de lutter à armes égales avec les ports maritimes. Le gouvernement, par la vertu des textes précédemment cités, assurait à Anvers une situation privilégiée par rapport à Rotterdam, par exemple, dont on ne s'était pas inquiété. Il était donc naturel d'obtenir de la Belgique une compensation aux faveurs accordées à son port. C'est pourquoi le gouvernement français, outre la faculté de rapporter les mesures concernant Anvers si la Belgique ne parvenait pas à en rendre l'usage plus avantageux que celui de Rotterdam, a exigé en échange des facilités qu'il consentait la gratuité du remorquage entre Anvers et Dordrecht à destination ou en provenance de Strasbourg. Les débouchés maritimes sont ainsi assurés au port de Strasbourg comme aux ports de mer.

Ici se termine la tâche de l'Etat. Sa participation à la conquête du nouvel hinterland français est, il faut le reconnaître, extrêmement efficace ; pourtant elle doit être complétée par une œuvre moins ardue, mais d'aussi grande envergure. C'est à l'initiative privée de l'entreprendre, si, comme le pensent les adeptes de l'école libérale, l'intérêt particulier est le meilleur artisan du bien général. Les Pouvoirs publics, en supprimant les entraves du passé, ont doté l'hinterland français de puissants moyens d'action ; c'est aux puissances industrielles et commerciales à en tirer parti.

Le rôle de la propagande pour l'expansion du port de Strasbourg et de son hinterland est terminé depuis long-

temps. La ruée des charbonniers des régions de l'intérieur et même de l'Isère sur le port du Rhin prouve la foi qu'ils ont dans la clientèle d'un hinterland; on prêcherait maintenant les convaincus. C'est donc dans l'ordre des faits qu'il faut concentrer les efforts.

L'organisation commerciale du port de Strasbourg par la création d'une Bourse de commerce puissante et active est la base du plan économique nouveau; quant à l'unité de direction à imprimer aux commerçants des diverses branches d'activité, elle est plus difficile à réaliser. On n'improvise pas du jour au lendemain une règle applicable à tous, surtout quand on n'a pour la faire adopter que la force de la persuasion et des arguments d'ordre sentimental. La jeunesse des éléments français du port de Strasbourg, leur nombre et l'inexpérience due à l'ignorance de la situation nouvelle déterminent dans les premières années de la vie économique des entreprises, des à-coups et des errements inévitables. Ce n'est qu'avec le temps qu'il est possible de reconnaître les vices de tactique résultant de la fausseté des vues individuelles. Trop souvent, la concurrence, loin d'être harmonique comme le prétendait Bastiat, engendre des conflits où s'usent les forces opposées. N'est-il pas préférable de céder le pas à la concentration commerciale et à la souplesse de ses combinaisons ? C'est ce que démontreront les faits.

La méconnaissance des circonstances nouvelles, dont nous parlions plus haut, est un frein à l'essor économique. Il est de toute nécessité d'éclairer par une large propagande certains points encore obscurs pour beaucoup. On ne saurait trop dissiper les préventions et les appréhen-

sions qui subsistent notamment à l'endroit du Rhin et de ses qualités fluviales.

Il serait utile aussi de faire ressortir l'intérêt qu'il y aurait à ne pas morceler les expéditions par le Rhin et les avantages que leur groupement procurerait aux frets maritimes et rhénans. Quant à l'étude des problèmes de tous ordres qui touchent à l'hinterland français, elle est la raison d'être d'un organisme récent : « La société pour l'expansion du port de Strasbourg et de son hinterland ». Les travaux entrepris jusqu'à ce jour et les suggestions qui en émanent permettent d'augurer beaucoup de son activité.

Le chemin parcouru depuis l'armistice dans la voie de l'extension de l'hinterland français et les résultats positifs qui s'ensuivent donnent le droit de penser qu'en dépit des troubles qui agitent notre pays, il n'est pas vain de rêver pour Strasbourg les plus belles destinées. Le rôle est maintenant aux initiatives privées qui doivent se prémunir contre toute immixtion étrangère et ennemie, capable de détourner à leur profit le bénéfice qui s'attache à l'essor du nouveau port de l'Est.

III. — *Le mouvement commercial et l'importance du trafic*

Malgré les difficultés de tous ordres heureusement surmontées par l'effort alsacien dès 1892, le trafic du port de Strasbourg n'a cessé de présenter, même aux périodes

les plus critiques, un caractère de continuité nettement caractérisé. Si les entraves survenues aux heures de la domination allemande et au cours de la dernière guerre ont apporté à la fonction commerciale du port les dérèglements qu'entraînent nécessairement les crises politiques et les troubles économiques qui en résultent, sa régularité ne semble pas avoir éprouvé d'écarts sensibles. La courbe du trafic strasbourgeois, encore qu'elle accuse certains fléchissements aux époques de tension, a conservé une direction ascendante ; les défaillances éprouvées momentanément n'ont donné lieu qu'à des manifestations de gêne passagère impuissantes à fausser les allures du mouvement commercial. Le tableau suivant permet de suivre l'accroissement du trafic total depuis 1892.

Trafic total du port de Strasbourg.

Années	Tonnage	Années	Tonnage	Années	Tonnage
1892	11.000	1913	1.988.310	1919	1.392.735
1896	354.000	1916	1.316.884	1920	2.121.785
1911	1.088.600	1917	1.349.899	1921	594.413
1912	1.668.600	1918	1.704.710	1922	2.409.541

La progression continue de 1892 à 1913 reprend dès 1916 jusqu'à 1922, bien qu'à un niveau plus bas qu'il faut attribuer aux circonstances de guerre. Signalons également l'anomalie que présente l'année 1921 et qui se retrouvera dans les autres statistiques ; elle résulte de la baisse persistante des eaux du Rhin due à la sécheresse. Les statistiques de 1923 n'étant pas à jour, nous ne pouvons fixer de chiffres pour cette période.

Le développement du trafic, rapidement rétabli dès l'armistice, doit normalement s'accuser de façon très ap-

préciable en raison des facilités apportées au mouvement commercial. Il faut noter trois facteurs déterminants : l'indépendance de Strasbourg vis-à-vis de Mannheim ; l'aménagement du Rhin depuis 1913 et enfin la possibilité de pénétration dans le nouvel hinterland français.

Strasbourg, port de transit, est le point de croisement de voies de communications nombreuses et variées qui sont les auxiliaires de son trafic. Bien que spécialement centre d'importation, il utilise les mêmes voies pour les arrivages et les expéditions : le Rhin et les canaux pour les transports par eau, et les chemins de fer. Les tableaux suivants donnent une idée de l'importance respective de ces trois éléments dans le trafic du port.

Trafic du Rhin

		1916	1917	1918	1919
Arrivages...	Tonnes	681.452	654.043	842.597	891.257
Expéditions		286.502	377.214	323.285	163.318
Total...	Tonnes	367.954	1.031.257	1.165.882	1.054.593
		1920	1921	1922	1923
Arrivages...	Tonnes	1.159.969	268.534	1.090.462	1.185.176
Expéditions		289.113	73.267	516.205	440.953
Total....	Tonnes	1.449.081	341.801	1.606.667	1.626.129

Trafic des canaux

		1916	1917	1918	1919
Arrivages...	Tonnes	204.192	405.713	234.425	143.620
Expéditions		110.349	188.005	210.003	72.634
Total....	Tonnes	314.541	593.718	444.428	216.254

		1920	1921	1922	1923
Arrivages...	Tonnes	294.864	206.124	367.042	384.800
Expéditions		227.448	90.029	296.013	229.896
Total....	Tonnes	522.312	296.153	663.055	613.696

Trafic des voies ferrées

		1916	1917	1918	1919
Arrivages...	Tonnes	64.703	66.785	47.132	37.550
Expéditions		67.187	57.139	47.268	79.038
Total....	Tonnes	131.890	123.924	94.400	116.588

		1920	1921	1922	1923
Arrivages...	Tonnes	59.924	50.928	57.986	Non
Expéditions		90.468	46.531	80.833	paru
Total....	Tonnes	150.392	97.459	138.819	

Nous avons assigné à l'étude statistique la période qui s'étend de 1916 à 1923 bien qu'elle comprenne des années de guerre, pour donner aux comparaisons du trafic un nombre de termes suffisant ; d'autre part, la période antérieure à la guerre, outre qu'elle est difficilement comparable à la période choisie par nous, ne semble pas présenter un intérêt aussi vif que les questions actuelles.

Les tableaux ci-dessus font ressortir le rôle primordial du Rhin dans le trafic strasbourgeois ; ce sont en effet les voies d'eau qui contribuent pour la plus grande part à son développement, surtout pour les importations. Les canaux d'abord, seuls auxiliaires du trafic par voies d'eau et qui accusent encore aujourd'hui une progression sensible dans leur activité, s'effacent cependant devant le Rhin et les voies ferrées. Les tableaux suivants montreront la contribution des canaux au trafic strasbourgeois.

Le canal de la Marne au Rhin apporte à Strasbourg les charbons de Belgique et de la Sarre, la craie de la Sarre et la soude de Lorraine ; il en exporte des charbons et des céréales. Son trafic s'analyse comme suit :

Trafic du canal de la Marne au Rhin

		1916	1917	1918	1919	1920	1921
Arrivages.	Tonnes	79.958	96.599	96.053	75.442	139.090	77.245
Expéditions		33.326	144.507	165.271	44.102	95.053	50.858
Total..	Tonnes	113.284	241.106	262.334	119.544	234.143	128.143

Le canal du Rhône au Rhin se spécialise dans les transports de graviers et sables et des produits agricoles alsaciens ; il exporte de Strasbourg les charbons et les céréales, ces dernières en faible quantité.

Trafic du canal du Rhône au Rhin

		1916	1917	1918	1919	1920	1921
Arrivages.	Tonnes	125.234	309.114	138.372	68.178	155.774	128.879
Expéditions		77.023	43.498	44.732	28.532	132.395	41.171
Total..	Tonnes	202.257	352.612	183.104	96.710	288.169	170.050

Les voies ferrées qui desservent le port de Strasbourg sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important,

surtout en ce qui concerne les exportations. La nature de leur trafic est variable suivant les réseaux, les lignes se spécialisant comme les voies d'eau dans le transport de marchandises particulières. En ce qui touche les arrivages au port de Strasbourg, la nature du trafic ferroviaire présente les caractères suivants :

Voies de Lorraine : Fers et produits métallurgiques.

Voies d'Alsace : Phosphates - bois - céréales.

Voies de Suisse : Goudrons - asphaltes.

Voies de Bade et Wurtemberg : Bois - fourrages.

Voies de France : Pierres - ciments - ardoises.

Voies de Bavière et Autriche : Bois - pétroles.

Les expéditions par fer comprennent surtout les charbons et les céréales.

Trafic des voies ferrées aux ports d'Austerlitz et du Rhin

Années	(En tonnes)		Trafic total
	Arrivages	Expéditions	
1917.....	64.703	67.187	131.890
1917.....	66.785	57.139	123.924
1918.....	47.132	47.268	94.400
1919.....	37.550	79.038	116.588
1920.....	59.924	90.468	150.392
1921.....	50.928	46.531	97.459

Examinons maintenant la nature du trafic du point de vue qualitatif. Parmi les éléments constitutifs dans le détail desquels nous n'entrerons pas, les statistiques mentionnant 70 articles principaux sans compter les subdivisions, il faut faire une place particulière aux charbons et aux céréales qui retiendront seuls notre attention.

Trafic du Rhin et des canaux (charbons)

Années	Arrivages	Expéditions	Trafic total
	(En tonnes)		
1916.....	766.784	57.508	824.292
1917.....	602.256	30.876	633.132
1918.....	649.528	37.621	687.149
1919.....	593.618	21.334	614.952
1920.....	624.437	156.482	780.919
1921.....	201.128	122.117	323.245
1922.....	752.553	262.466	1.015.019
1923.....	122.609	142.673	465.282

Trafic des voies ferrées (charbons)

Années	Arrivages	Expéditions	Trafic total
	(En tonnes)		
1916.....	176.860	332.500	509.360
1917.....	178.500	297.903	476.403
1918.....	130.970	257.700	388.670
1919.....	101.754	526.130	627.884
1920.....	120.900	510.290	631.190
1921.....	172.060	173.690	345.750

Ces tableaux font ressortir l'importance du trafic par voies d'eau pour les arrivages et son caractère secondaire pour les expéditions. Au contraire les voies ferrées, peu utilisées pour les arrivages, jouent un rôle primordial dans les expéditions. (Les lieux de provenance et de destination seront étudiés dans un tableau ultérieur.)

..Trafic du Rhin et des canaux (céréales)

Années	Arrivages	Expéditions	Trafic total
	(En tonnes)		
1916.....	13.953	16.875	30.728
1917.....	16.655	31.467	58.122
1918.....	3.038	14.146	17.184
1919.....	103.604	319	103.925
1920.....	231.856	24.000	255.886
1921.....	110.374	1.245	111.619
1922.....	267.794	38.561	306.310
1923.....	397.332	17.015	414.347

Trafic des voies ferrées (céréales)

Années	Arrivages	Expéditions	Trafic total
1916.....	74.832	107.500	182.320
1917.....	59.160	166.040	171.200
1918.....	66.089	149.870	215.950
1919.....	61.549	420.970	482.519
1920.....	32.050	181.370	213.420
1921.....	23.620	170.080	193.700
1922	Non publié	Non publié	Non publié

Ici encore apparaît la prédominance du trafic par les arrivages de celles des voies ferrées pour les expéditions. Les charbons accusent toutefois une supériorité de tonnage marquée par rapport aux céréales.

*
* *

Nous nous proposons de montrer dans ce paragraphe les directions suivies par les grands courants commerciaux qui affluent au port de Strasbourg et qui en divergent. Les chiffres sont à ce sujet plus éloquentes que les développements les mieux conduits ; aussi renvoyons-nous le lecteur aux tableaux ci-dessous. Pourtant il est une remarque très importante que nous ne pouvons passer sous silence et qui a trait à l'importance respective des distances couvertes par les marchandises en provenance ou à destination des pays considérés. Il apparaît, en effet que les importations proviennent des régions très lointaines, alors que les exportations aboutissent à des points plus rapprochés ; cette disproportion dans la longueur des trajets effectués avant l'entrée et après la sortie du port dénote la fonction régionale du port de Strasbourg dont les exportations dépassent rarement, tout au moins pour l'instant, les régions alsaciennes et les confins de la Suisse occidentale.

ANNEE 1916 TRAFFIC PAR CHEMINS DE FER AUX PORTS DE STRASBOURG

Arrivages

Nature des marchandises	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgique	Provinces rhénanes	Autriche et Allemagne	TOTAL
Sel potassique.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Fers de toutes espèces. Machines.....	"	1.360	102.480	129.437	"	12.800	1.500	247.577
Céréales. Farines.....	"	20.080	12.050	"	"	16.000	26.700	74.830
Bois de construction et de service.....	30	29.000	11.000	9.000	"	2.960	36.200	88.290
Fourrages de toutes espèces.....	1.060	20.050	3.800	"	"	800	20.000	47.710
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	250	1.280	2.160	"	"	"	80	3.750
Pétroles et huiles.....	"	1.000	"	"	"	120	2.700	3.820
Matériaux de construction.....	"	400	600	"	"	"	280	1.280
Combustibles minéraux.....	"	"	11.060	"	13.400	48.800	3.600	76.800
Goudron, poix, résine, asphalte.....	2.208	"	"	"	"	260	2.800	5.268
Autres marchandises diverses.....	18.000	21.000	5.200	1.300	5.400	21.200	34.500	106.600

Expéditions

Nature des marchandises	Strasbourg	Bale	Haut-Rhin	Moselle	Lorraine	Bas-Rhin	Allemagne	TOTAL
Engrais et amendements.....	350	"	100	140	"	250	"	840
Ciments, plâtres et crâtes.....	500	"	180	120	"	210	"	1.010
Fers de toutes espèces. Machines.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Laine, coton, jute brut.....	22.400	37.000	18.800	6.900	10.800	10.800	80	1.750
Céréales, farines.....	8.200	600	490	1.100	1.150	2.400	800	107.500
Pétrole, benzine, goudron, huile, graiss	260	"	300	100	320	220	380	14.320
Combustibles minéraux.....	32.800	210.800	104.600	16.800	6.000	8.300	"	1.100
Matériaux de construction.....	19.440	"	3.150	8.860	10.000	7.700	13.200	392.500
Epicerie alimentaire, légumes, plantes..	120	"	60	40	80	100	80	49.150
Autres marchandises diverses.....	25.400	7.900	36.300	34.400	40.800	25.950	9.800	180.550

A N N E E 1 9 1 7
TRAFFIC PAR CHEMINS DE FER AUX PORTS DE STRASBOURG
Arrivages

Nature des marchandises	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgique	Provinces rhénanes Sarre	Autriche et Allemagne	TOTAL
Sel potassique.....	"	41.866	"	"	"	"	"	41.866
Fers de toutes espèces. Machines.....	660	1.640	15.840	67.680	13.685	22.460	1.980	123.925
Céréales. Farines.....	"	7.820	11.080	"	"	19.400	11.860	50.160
Bois de construction et de service.....	"	4.660	4.060	48.000	"	36.660	72.210	165.590
Fourrages de toutes espèces.....	300	2.740	2.150	"	"	2.280	18.120	25.530
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	460	245	230	"	"	"	200	1.135
Pétroles et huiles.....	"	6.610	350	"	"	4.900	2.620	14.480
Matériaux de construction.....	800	13.260	1.120	"	"	"	1.950	17.130
Combustibles minéraux.....	"	"	45.800	"	"	75.900	16.800	138.500
Goudron, poix, résine, asphalte.....	440	60	"	"	"	"	1.000	1.500
Autres marchandises diverses.....	9.760	13.820	10.760	18.400	7.600	14.260	15.120	89.720

Expéditions

Nature des marchandises	Strasbourg	Bâle	Haut-Rhin	Moselle	Lorraine	Bas-Rhin	Allemagne	TOTAL
Engrais et amendements.....	1.860	"	1.560	1.350	440	2.880	2.090	10.180
Ciments, plâtres et craies.....	2.620	"	3.300	2.530	43.800	12.900	"	65.150
Fers de toutes espèces. Machines.....	4.560	200	7.780	880	6.900	1.200	480	22.000
Laine, coton, jute brut.....	4.000	55.800	47.250	9.150	27.540	4.800	17.500	166.040
Céréales, farines.....	750	"	850	370	2.300	2.680	400	7.350
Fourrages de toutes espèces.....	2.030	1.960	3.660	1.230	11.000	2.060	2.450	14.490
Pétrole, benzine, goudron, huile, graisse	29.400	112.060	76.600	13.410	30.320	30.000	6.200	297.890
Combustibles minéraux.....	"	"	17.000	10.700	21.600	9.700	"	67.400
Matériaux de construction.....	8.400	"	"	660	1.060	820	650	5.030
Epicerie alimentaire, légumes, plantes..	280	690	870	"	1.300	3.140	12.330	37.430
Autres marchandises diverses.....	2.560	6.690	9.890	1.520	"	"	"	"

ANNEE 1918
TRAFFIC PAR CHEMINS DE FER AUX PORTS DE STRASBOURG
Arrivages

Nature des marchandises	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgi- que	Provin- ces rhé- nanes	Autri- che et Alle- magne	TOTAL
Sel potassique.....	»	52.740	»	2.000	540	»	»	52.740
Fers de toutes espèces. Machines.....	»	1.200	2.040	»	»	200	»	5.950
Céréales, Farines.....	»	4.450	19.800	18.050	14.700	3.520	5.560	66.080
Bois de construction et de service.....	»	3.580	3.540	33.100	»	28.150	»	110.900
Fourrages de toutes espèces.....	»	3.080	2.820	1.440	820	3.480	4.900	16.540
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	110	280	370	1.540	680	120	»	3.100
Pétroles et huiles.....	»	9.500	»	1.490	1.630	9.340	»	18.690
Matériaux de construction.....	110	10.160	2.930	»	»	7.060	3.600	40.650
Combustibles minéraux.....	»	»	23.620	»	»	72.950	34.400	23.860
Goudron, poix, résine, asphalte.....	120	70	»	»	»	80	210	130.970
Autres marchandises diverses.....	1.950	10.820	20.180	3.260	3.020	4.860	7.220	1.480
								51.290

Expéditions

Nature des marchandises	Stras- bourg	Bale	Haut- Rhin	Mols- heim	Lor- raine	Bas- Rhin	Alle- magne	TOTAL
Engrais et amendements.....	850	»	700	300	120	510	300	2.780
Ciments, plâtres et craies.....	1.900	160	4.660	200	20.800	1.090	»	28.810
Fers de toutes espèces. Machines.....	3.050	1.640	3.480	1.300	3.800	800	300	14.370
Laine, coton, jute brut.....	»	»	»	»	»	300	»	300
Céréales, farines.....	15.650	42.690	55.070	5.460	19.200	8.800	3.000	149.870
Fourrages de toutes espèces.....	1.300	800	1.000	100	1.600	300	40	5.5
Pétrole, benzine, goudron, huile, graiss..	1.500	1.920	2.310	660	1.180	660	1.000	9.230
Combustibles minéraux.....	19.400	136.000	59.000	8.800	14.970	10.800	8.800	257.700
Matériaux de construction.....	1.900	»	2.080	100	18.000	460	»	22.540
Epicerie alimentaire, légumes, plantes..	250	410	490	120	290	130	310	2.000
Autres marchandises diverses.....	2.310	14.366	10.670	250	1.570	880	13.930	43.276

A N N E E 1 9 1 9
TRAFIC PAR CHEMINS DE FER AUX PORTS DE STRASBOURG
Arrivages

Nature des marchandises	Provin-					Autri- che et Alle- magne	TOTAL
	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgi- que	ces rhé- nanes Sarre	
Sel potassique.....	» 115.323	»	»	»	»	»	115.323
Fers de toutes espèces. Machines.....	220	1.620	16.260	2.690	1.320	»	22.110
Céréales. Farines.....	»	16.760	14.400	16.830	13.559	»	61.549
Bois de construction et de service.....	170	4.090	5.190	560	60	»	53.100
Fourrages de toutes espèces.....	»	1.000	850	220	350	»	2.420
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	290	105	105	9.370	3.090	»	12.960
Pétroles et huiles.....	100	22.140	240	5.320	1.190	»	47.350
Matériaux de construction.....	119	3.980	2.570	175	215	18.360	7.050
Combustibles minéraux.....	»	»	14.460	»	9.740	77.554	101.754
Goudron, poix, résine, asphalte.....	360	2.333	180	»	»	»	3.438
Autres marchandises diverses.....	2.250	6.640	6.860	14.980	8.860	2.730	43.320

Expéditions

Nature des marchandises	Stras-					Bas- Rhin	Alle- magne	TOTAL
	bourg	Bâle	Haut- Rhin	Mols- heim	Lor- raine			
Engrais et amendements.....	900	390	850	540	460	760	»	3.900
Ciments, plâtres et craies.....	290	120	530	180	140	180	»	1.440
Fers de toutes espèces. Machines.....	1.800	3.400	2.940	660	1.490	1.020	»	11.310
Laine, coton, jute brut.....	»	»	610	40	»	3.340	»	3.990
Céréales, farines.....	23.660	269.500	87.500	12.430	12.760	15.120	»	420.970
Fourrages de toutes espèces.....	3.410	600	680	1.960	1.790	2.900	»	11.340
Pétrole, benzine, goudron, huile, graisse	1.700	1.550	1.650	490	670	480	»	6.640
Combustibles minéraux.....	15.460	421.584	48.186	15.010	13.110	12.780	»	526.130
Matériaux de construction.....	1.220	»	8.809	170	18.299	320	»	28.800
Epicerie alimentaire, légumes, plantes..	1.724	1.520	2.620	1.320	1.680	1.170	»	10.030
Autres marchandises diverses.....	6.050	5.570	6.260	2.100	7.310	2.750	»	30.040

A N N E E 1 9 2 0
TRAFFIC PAR CHEMINS DE FER AUX PORTS DE STRASBOURG

Arrivages

Nature des marchandises	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgi- que	Provin- ces rhé- nanes Sarre	Autri- che et Alle- magne	TOTAL
Sel potassique.....	"	245,006	"	"	"	"	"	245,006
Fers de toutes espèces. Machines.....	260	360	1,890	4,720	2,260	1,760	360	11,610
Céréales. Farines.....	"	4,650	4,400	11,600	11,400	"	"	32,050
Bois de construction et de service.....	40	3,860	3,800	1,783	"	7,100	149,000	165,580
Fourrages de toutes espèces.....	160	2,580	2,160	1,680	1,303	"	"	7,883
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	300	180	180	3,410	2,380	"	"	6,450
Pétroles et huiles.....	"	5,500	400	1,800	1,800	1,160	19,000	29,660
Matériaux de construction.....	"	5,400	2,200	120	260	"	"	7,980
Combustibles minéraux.....	"	3,800	20,600	"	20,600	49,400	26,503	120,900
Goudron, poix, résine, asphalte.....	1,560	1,890	1,400	1,350	"	"	1,680	7,870
Autres marchandises diverses.....	6,800	10,600	7,000	10,900	9,500	4,180	5,493	54,473

Expéditions

Nature des marchandises	Stras- bourg	Bâle	Haut- Rhin	Mols- heim	Lor- raine	Bas- Rhin	Alle- magne	TOTAL
Engrais et amendements.....	680	100	530	780	180	500	"	2,770
Ciments, plâtres et craies.....	300	"	"	"	"	90	"	10,070
Fers de toutes espèces. Machines.....	1,006	840	590	"	"	17,860	"	20,290
Laine, coton, lute brut.....	1,010	830	7,740	140	280	80	"	10,070
Céréales, farines.....	34,200	27,260	60,800	3,320	41,200	12,970	1,620	181,370
Fourrages de toutes espèces.....	1,100	"	800	690	610	1,170	"	4,370
Pétrole, benzine, goudron, huile, graisse	2,550	13,680	30,040	3,760	1,700	640	"	52,370
Combustibles minéraux.....	31,870	213,700	229,000	36,006	1,480	3,240	"	515,290
Matériaux de construction.....	420	"	110	140	"	"	"	660
Epicerie alimentaire, légumes, plantes..	180	480	260	60	60	80	"	1,390
Autres marchandises diverses.....	6,800	8,300	9,280	4,600	10,760	7,940	7,200	54,880

Nature des marchandises	Suisse	Alsace	Moselle	France	Belgique	Provinces rhénanes Sarre	Autriche et Allemagne	TOTAL
Sel potassique.....	»	19,377	»	»	»	»	»	10,377
Fers de toutes espèces. Machines.....	245	520	3,450	7,200	4,600	1,750	569	18,325
Céréales. Farines.....	»	3,580	3,280	8,220	8,540	»	»	23,620
Bois de construction et de service.....	175	3,230	3,600	280	»	7,250	184,000	198,535
Fourrages de toutes espèces.....	380	1,760	1,280	2,240	1,460	»	»	7,120
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	390	120	130	1,880	1,260	»	»	3,780
Pépérates et huiles.....	»	2,400	960	1,680	1,340	760	24,000	31,120
Matériaux de construction.....	»	6,000	2,650	»	270	»	»	8,920
Combustibles minéraux.....	»	3,200	28,200	»	35,400	85,200	20,000	172,400
Goudron, poix, résine, asphalte.....	1,470	2,100	540	900	120	400	900	6,430
Autres marchandises diverses.....	5,500	9,000	5,460	11,600	8,800	2,980	3,090	46,430

Nature des marchandises	Strasbourg	Bâle	Haut-Rhin	Molsheim	Lorraine	Bas-Rhin	Allemagne	TOTAL
Engrais et amendements.....	850	300	260	370	60	470	»	2.310
Ciments, plâtres et craies.....	230	»	120	160	»	90	»	600
Fers de toutes espèces.....	1.560	190	1.220	170	2.280	190	»	5.610
Laine, coton, jute brut.....	140	200	1.690	»	»	22.900	»	24.930
Châles, farines.....	32.800	40.700	38.800	21.800	16.220	17.620	2.080	170.020
Fourrages de toutes espèces.....	1.290	320	370	500	580	990	160	4.210
Pétrole, benzine, goudron, huile, graisse	1.320	20.040	12.830	1.500	2.350	2.120	»	40.160
Combustibles minéraux.....	28.400	45.990	51.800	19.000	12.500	16.000	»	173.690
Matériaux de construction.....	1.460	»	1.420	180	6.460	230	»	9.750
Epicerie alimentaire, légumes, plantes...	120	»	180	90	60	120	170	740
Autres marchandises diverses.....	7.600	6.800	7.200	6.600	7.900	8.600	2.200	46.900

TABLEAU

Les statistiques suivantes, relatives au trafic par voies fluviales, comportent les mêmes rubriques que les tableaux précédents ; elles permettent de ce fait d'établir une comparaison utile entre les deux éléments de desserte du port de Strasbourg : les voies d'eau et les voies ferrées.

TRAFIC PAR VOIES FLUVIALES AUX PORTS DU RHIN

Arrivages

Nature des marchandises	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Sel potassique.....	1.925	2.159	1.233	6.603	31.784	1.592
Fers de toutes espèces. Machines.....	6.800	5.395	21.535	2.643	3.281	2.030
Céréales, Farines.....	16.779	25.434	11.048	243.695	246.044	110.422
Bois de construction et de service.....	3.707	1.467	5.191	5.788	9.284	1.101
Fourrages de toutes espèces.....	40	4	»	»	121	48
Légumes, plantes, épicerie alimentaire..	7.150	17.592	12.278	22.896	38.831	1.971
Pétroles et huiles.....	109	9	98	13.832	5.416	149
Matériaux de construction.....	133.067	375.154	308.355	76.450	179.183	139.841
Combustibles minéraux.....	708.177	627.647	701.569	640.810	983.044	215.273
Goudron, poix, résine, asphalte.....	5.024	2.372	1.366	2.437	6.749	309
Autres marchandises diverses.....	2.827	2.591	14.348	19.758	11.003	1.921

Expéditions

Nature des marchandises	1916	1917	1918	1919	1920	1921
Engrais et amendements.....	180	40.594	53.786	134.885	276.961	28.211
Ciments, plâtres et crates.....	10.495	101.419	28.561	9.799	4.364	3.731
Fers de toutes espèces. Machines.....	245.862	292.320	243.619	13.822	2.435	997
Laine, coton, jute brut.....	5	»	»	2.380	»	»
Céréales, farines.....	31.465	40.043	17.826	1.443	24.475	4.909
Fourrages de toutes espèces.....	186	1.231	»	»	45	70
Pétrole, benzine, goudron, huile, graisse	2.214	2.349	111	2.092	178	38
Combustibles minéraux.....	53.968	32.936	37.621	56.687	200.481	121.532
Matériaux de construction.....	5.378	42.665	142.486	544	729	3.631
Épicerie alimentaire, légumes, plantes..	3.151	1.934	1.194	929	565	169
Autres marchandises diverses.....	38.936	9.726	8.132	13.369	6.396	2.007

Il importe maintenant d'étudier les causes susceptibles d'influencer les mouvements du trafic ; elles sont nombreuses et leurs actions s'exerçant de façon intermittente et dans des sens variables, il convient de les analyser séparément.

Citons tout d'abord les conditions matérielles de la navigation sur le Rhin et sur les canaux. Les variations de niveau sur les voies d'eau peuvent apporter des entraves sérieuses à la navigabilité, la faiblesse des chiffres accusée par les statistiques de 1921 est dûe en grande partie à la sécheresse du Rhin au cours de cette année et à la nécessité de recourir aux allègements en aval de Strasbourg.

Une deuxième cause d'ordre matériel également réside dans l'aménagement intérieur du port ; le trafic éprouve du fait des limites imposées aux mouvements intérieurs du port par l'étendue de ses terrains une difficulté d'expansion de plus en plus grande. Le chiffre le plus élevé atteint en 1923 par le trafic mensuel strasbourgeois (263.128 tonnes) est certainement un point extrême que le port de Strasbourg n'aurait pu atteindre sans le secours de son annexe de Kehl. L'état de saturation auquel est parvenu notre port rhénan risque d'immobiliser son trafic si l'on n'y remédie au plus tôt par des travaux d'extension appropriés.

Les facteurs économiques exercent à leur tour des influences appréciables sur l'importance du trafic. Deux d'entre eux sont apparus d'une façon caractéristique au cours de l'année 1922 : ce sont les fluctuations du change et les taux des tarifs des chemins de fer allemands. Grâce à la baisse du mark, les ports allemands ont ravi au trafic

strasbourgeois des éléments importants ; la concurrence redoutable exercée par les centres ennemis s'est trouvée renforcée par la modicité du taux des tarifs de chemins de fer occasionnant des perturbations graves dans le trafic de tous les ports rhénans. C'est ainsi qu'en non seulement le trafic de Strasbourg, mais tout le trafic normal du Rhin s'est détourné de Rotterdam et d'Anvers pour s'acheminer par fer vers Hambourg et Brême. Ces inconvénients ont heureusement disparu en 1923.

Notons aussi les troubles causés en 1923 par l'inexécution des programmes établis par la commission des réparations. Le trafic du port de Strasbourg a éprouvé de ce fait un déficit très sensible de l'élément charbonnier, pourtant il faut remarquer l'impulsion donnée à l'armement français au cours de cette crise en raison de la pénurie des transports allemands ; le rôle de notre batellerie nationale, assumant à elle seule le trafic du port de Strasbourg en 1923 mérite une mention particulière.

Les facilités de communications avec les régions à desservir sont un adjuvant primordial à l'accroissement du trafic ; les statistiques de 1923 mettent en lumière l'importance de ce facteur. C'est ainsi que les chiffres représentatifs du trafic total de 1922 et de 1923 qui devaient être très différents en raison des déficits résultant des arrêts dans les livraisons allemandes sont sensiblement voisins ; les lacunes qu'auraient dû présenter le trafic de 1923 ont été comblées par des éléments nouveaux dont l'existence dénote l'apparition d'une clientèle plus vaste qu'auparavant, notamment dans l'hinterland français.

Enfin, l'essor du mouvement commercial est étroitement lié au développement des communications et à l'or-

ganisation des transports. Ces questions résolues depuis longtemps pour les articles principaux du trafic tels que les charbons et les céréales, sont à étudier pour les autres marchandises. Il est nécessaire d'instituer entre Anvers et Strasbourg un service régulier et rapide de lignes spécialisées dans le transport par eau des éléments nouveaux que le régime des surtaxes d'entrepôt et d'origine attire désormais vers notre port de l'Est ; des efforts sérieux ont été faits dans ce sens pour les produits métallurgiques et les minerais ainsi que pour les cotons. Signalons aussi l'importance de cette question de transports pour les potasses d'Alsace dont le Rhin est la voie naturelle d'acheminement vers la mer ; les chiffres ci-après sont significatifs à cet égard :

Années	Trafic rhénan de la potasse
1919.....	127.534 tonnes
1920.....	276.970 —
1921.....	30.361 —
1922.....	410.151 —

Quelles que soient les déviations imprimées au trafic du port de Strasbourg par l'action de ces différents facteurs, le mouvement du commerce strasbourgeois a suivi au cours des dernières années une ascension croissante et continue qui permet à notre port rhénan de figurer honorablement à côté des ports français.

Strasbourg occupant aujourd'hui le sixième rang sur la liste des ports nationaux est en droit d'espérer mieux encore. Il ne faut pas oublier, en effet, que notre port de l'Est est à peine sorti de la période de sommeil que lui avait imposée l'empire allemand ; les premiers soins que lui prodigua la France dès l'armistice n'ont pas

encore porté leurs fruits, et le soulagement apporté au port de Strasbourg par la vertu du traité de Versailles laisse subsister des imperfections. Seul le temps, nécessaire à l'assainissement d'une situation dont personne ne songe à contester l'avenir, donnera au trafic strasbourgeois le plein épanouissement qui permettra à notre port de l'Est de prendre sur les marchés internationaux la position qu'il peut légitimement revendiquer.

IV. — *La fonction industrielle du port de Strasbourg*

L'activité économique de notre port de l'Est procède aujourd'hui de trois éléments principaux dont l'importance respective, pour n'être pas égale, n'en reste pas moins primordiale. Il faut toutefois reconnaître l'ampleur singulièrement marquée qu'accusent dans leur développement deux de ces fonctions et la défaveur témoignée jusqu'alors à la dernière : la fonction industrielle.

Strasbourg, point de croisement de nombreuses lignes internationales, se révèle par la complexité du faisceau des voies multiples qui s'y rencontrent, centre de transit de premier plan ; l'intensité qui en résulte dans la circulation des marchandises apporte à l'action du commerce une vigueur manifeste. Les chiffres qui expriment les mouvements du trafic strasbourgeois et les allures suivies par les courbes qui en soulignent l'importance, rendent indiscutable la prépondérance de la fonction commerciale. C'est là, en effet, la conséquence d'une situation géographique favorable, sans plus ; les directions suivies par les courants commerciaux empruntant naturellement les voies susceptibles d'apporter à leur marche les plus grandes facilités, assurent au trafic une ampleur dont

Strasbourg peut à juste titre se féliciter, mais n'est pas en droit de tirer vanité. Il n'y a certes pas lieu de se glorifier d'une circonstance presque uniquement dûe à l'état satisfaisant des liaisons et à l'agencement convenable des moyens de desserte ; le développement de la fonction commerciale doit être considéré dans une certaine mesure comme une bonne fortune résultant d'une situation géographique privilégiée. Il en est tout autrement de la fonction industrielle qui implique pour son éclosion la contribution active du port qui entreprend de lui donner naissance.

Le port de Strasbourg ne semble pas jusqu'à ce jour s'être soucié comme il eut été désirable, de donner une impulsion ou même simplement de favoriser l'expansion des industries environnantes ; cette attitude mérite quelques reproches. Pourtant, il est possible de trouver des excuses à la nonchalance professée par Strasbourg pour les régions attenantes à son port. Ce dernier n'avait pas disposé jusqu'à ces derniers temps des moyens nécessaires à son développement et la date relativement récente où il a pu jouir d'un solide équipement ainsi que d'une robuste armature, ne lui a pas permis de s'attacher avec la sollicitude voulue au sort de la fonction industrielle. Celle-ci est dans une étroite dépendance de l'état économique du port dont elle suit les variations et à l'allure desquelles elle est liée ; les développements respectifs du port et de la fonction industrielle s'influencent mutuellement, le premier étant la condition d'existence du deuxième. Il s'établit de la sorte une correspondance étroite entre le mouvement d'expansion du port et celui de l'industrie régionale qui accusent dans leur rythme un synchronisme de battements.

Quoi qu'il en soit, la fonction industrielle de notre port de l'Est présente en raison de son développement tardif une insuffisance qu'il faut déplorer. Strasbourg est, a-t-on dit, un carrefour dont l'accès est libre à tous ; aussi est-il naturel d'y admettre les produits de provenance régionale et au besoin d'en favoriser la venue. Le port français du Rhin se doit à lui-même de stimuler l'activité locale et d'assurer aux industries avoisinantes la place prépondérante que leur proximité commande de leur ménager. Nous passerons successivement en revue les industries de la région strasbourgeoise et essayerons de dégager parmi leur nombre celles qui, tant par leur importance que par leur nature, sont appelées à bénéficier dans leur mouvement d'expansion du développement certain du port de Strasbourg.

Les industries du département du Bas-Rhin, qui retiendront spécialement notre attention, comportent dans leur ensemble une grande diversité ; nous indiquerons les plus nombreuses et les plus importantes. Citons tout d'abord celles qui touchent aux produits agricoles et d'une façon générale à l'alimentation ; sans entrer dans les détails, nous mentionnerons les articles suivants : minoteries, malteries, brasseries, distilleries, sucreries et raffineries, fabriques de conserves, confiseries, chocolats, foies gras, charcuterie, choucroute et pâtes alimentaires. Il faut signaler en second lieu les industries relatives aux bois et à leurs dérivés ; telles sont les scieries, tonnelleries et vanneries. Mentionnons ensuite sous la rubrique d'ensemble pierres et terres, les entreprises de taillage de pierres, marbreries, tuileries, briqueteries, fabriques de tuyaux, meules, chaux et produits réfractaires, verreries. Pour ce qui est des industries métallurgiques, on citera les cons-

tructions de matériel de chemins de fer, machines agricoles, automobiles, fabriques de grillages, outils, toiles métalliques, appareils électriques, fonderies de laiton et autres métaux, quincaillerie.

L'emploi des produits chimiques et dérivés a fait naître dans le Bas-Rhin une série d'industries, parmi lesquelles on notera : les raffineries de pétroles, usines à gaz, fabriques de bougies, savons, couleurs et vernis, engrais, produits pharmaceutiques, huileries, drogueries. Nous signalerons encore les industries textiles : filatures et tissages de coton, jute, laine peignée et cardée, bonneterie, retordage, corderies. Enfin, nous mentionnerons les industries qui travaillent les cuirs et leurs dérivés : tanneries, fabriques de chaussures, et en dernier lieu les industries du papier : fabriques de pâte de bois, manufactures de papier, imprimeries.

Cette énumération longue et fastidieuse encore qu'incomplète donne une idée de l'extrême variété des branches d'industries de la région du Bas-Rhin. Il importe maintenant de préciser quelque peu l'importance respective des éléments qui figurent sur la liste ci-dessus en affectant chacun d'eux du coefficient propre à souligner d'un indice quantitatif sa rubrique qualitative. C'est au langage des chiffres que nous confierons le soin d'exprimer ce qu'il en est avec la précision requise. Les statistiques qui suivent ont pour objet d'établir entre les industries qui nous occupent un classement numérique en égard au capital, puis au personnel employé par elles.

Et d'abord le capital. Il ne peut s'agir ici que des industries constituées en Sociétés et qui sont en somme les plus nombreuses ; elles sont loin cependant de tout en-

glober, certaines branches d'exploitations ignorant les formes de l'association, ce qui rend difficile l'évaluation du capital employé par elles en raison de l'inquisition qu'entraînerait nécessairement cette opération. Le tableau suivant permettra, compte tenu des fissures qu'apporte à une estimation globale l'absence partielle de renseignements, de supputer grosso modo l'importance du capital utilisé par les industries de la région strasbourgeoise :

Population active du département du Bas-Rhin en 1921.

Principaux groupes professionnels

Nature des industries	Nombre des industries			
	500.000 fr. et au-dessous	de 500.000 à 1.000.000	de 1.000.000 à 3.000.000	Au-dessus de 3.000.000 fr.
Alimentation	1	2	3	4
Brasseries	»	5	1	1
Constructions mécaniques	4	7	1	2
Matériaux de construction ...	1	2	»	2
Produits chimiques Pétroles..	1	4	1	1
Electricité et gaz.	1	1	»	3
Papeteries-Imprimeries	4	1	3	»
Industr. textiles.	3	7	2	5
Industr. du bois	3	1	1	»
Cuir et peaux...	»	2	»	2

L'importance respective des industries, simplement esquissée au tableau ci-dessus, sera soulignée davantage par un état numérique du personnel employé dans les diverses fabriques du Bas-Rhin. Les évaluations ci-après, extraites du Bulletin de la Statistique générale de la France, apportent un complément utile aux précédentes estimations :

POPULATION ACTIVE DU DEPARTEMENT DU BAS-RHIN en 1921
PRINCIPAUX GROUPES PROFESSIONNELS

	Ensem- ble	Etablissements d'après le nombre des salariés			Personnel des Etablissements (employés et ouvriers)		
		Plus de			Plus de		
		1 à 10	11 à 100	100	1 à 10	11 à 100	100
Forêts et Agriculture.....	134 263	28 783	20	»	55 102	330	»
Mines de pétrole.....	1 647	»	»	1	»	»	1 646
Carrières	1 110	49	22	1	236	356	152
Industries de l'alimentation.....	1 113	1 342	71	13	2 867	2 015	2 681
Distillation du pétrole.....	1 406	»	6	4	»	196	1 200
Autres industries chimiques.....	1 459	39	22	3	131	748	479
Caoutchouc, Papier.....	1 276	12	13	2	74	423	733
Industries polygraphiques	2 288	99	24	3	334	714	950
Industries linieres	1 247	15	1	1	54	61	1 089
Industries cotonnières	7 657	3	16	22	14	709	6 880
Industries lainières	2 281	13	15	5	48	782	1 394
Autres industries textiles.....	1 971	87	14	3	198	476	377
Industrie du bois.....	10 213	1 152	116	4	2 461	3 609	461
Forges-Tréfileries	4 808	415	8	4	608	246	3 007
Fonderies de 2 ^e fusion.....	1 601	4	5	5	21	256	1 294
Mécanique	7 912	76	23	9	293	630	6 679
Autres industries des métaux.....	5 157	505	53	7	1 495	1 417	957
Verreries céramiques.....	2 429	100	57	2	364	1 520	328
Cuir et Peaux.....	6 340	5 510	830	438	743	1 485	3 136

Les renseignements statistiques concernant le capital et le personnel employés par les industries avoisinant le port de Strasbourg demanderaient à être complétés par ailleurs pour atteindre à la précision voulue. Un classement basé sur la nature et la puissance des forces motrices en usage dans les établissements qui nous occupent contribuerait utilement à éclairer leur situation respective, mais la détermination de ce critérium idéal est sinon impossible, du moins très malaisée ; en effet, toute évaluation relative à la quantité de combustibles utilisée par chaque industrie, outre qu'elle donnerait lieu à des enquêtes indiscretes, nécessiterait de multiples recherches, en raison de la diversité habituelle des sources où s'alimentent les gros consommateurs de charbons ; c'est pourquoi nous devons nous contenter des renseignements ci-dessus indiqués.

Quoi qu'il en soit, et malgré l'insuffisance des points de repère que nous donnent les statistiques, les industries du Bas-Rhin semblent devoir atteindre un développement plus intense qu'il appartient au port de Strasbourg de faciliter ; la fonction industrielle du port français de l'Est dépend avant tout du coût du fret rhénan et se présente sous deux aspects différents, suivant qu'il s'agit des importations ou des exportations. Les industries de la région strasbourgeoise bénéficiant largement du voisinage du port pour leur approvisionnement en matières premières venant des bassins houilliers par la voie du Rhin, n'empruntent guère l'artère rhénane pour exporter leurs produits ; aussi est-ce surtout par son rôle d'importateur que Strasbourg contribue à remplir sa fonction industrielle. Ce déséquilibre entre les mouvements des importations et

des exportations s'explique aisément si l'on considère la nature du fret à l'arrivée et au départ : les matières premières nécessaires aux industries strasbourgeoises, et notamment les charbons et les céréales, sont lourdes et pondéreuses et utilisent comme telles la voie du Rhin ; au contraire, les produits fabriqués dans la région du Bas-Rhin constituent un fret trop léger pour supporter les taux des transports rhénans et empruntent de préférence les voies ferrées. La nature des marchandises transitant par Strasbourg à destination ou en provenance de la région alsacienne détermine le choix des moyens de transports et délimite de ce fait la contribution de notre port de l'Est au développement de sa fonction industrielle ; seul le trafic d'importation concourt aujourd'hui à ce mouvement.

Aussi bien tout n'est-il pas à faire dans cette voie ; la fonction industrielle, bien qu'à l'état embryonnaire, comporte cependant une ébauche des grandes lignes qu'il est permis de lui voir suivre dans l'avenir. Déjà quelques industries, soucieuses de profiter pleinement de l'activité du port, y ont établi leurs usines ; l'exemple des Moulins d'Illkirch transportant leurs installations sur les chantiers strasbourgeois est caractéristique à cet égard. D'autres établissements, plus tardifs dans leurs décisions, sont en voie de développement ; nous citerons parmi eux les Tôleries et fonderies. Enfin, il est possible de voir se créer de toutes pièces certaines industries dont l'essor sera intimement lié à l'extension du port ; telles sont les usines de constructions métalliques, chantiers de radoubage et de réparations touchant au problème de la batellerie française sur le Rhin. Aussi bien, est-il délicat de prévoir la nature des industries susceptibles de naître dans le port

de Strasbourg, leur apparition tenant aux résultats des études techniques et économiques entreprises pour chaque branche nouvelle d'activité ; le rôle des initiatives privées sera déterminant en cette matière.

Cependant, le développement de la fonction industrielle de notre port rhénan a fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'Etat et de la Chambre de Commerce de Strasbourg, dont la sollicitude vaut d'être notée. Le souci d'assurer pour une période de transition à l'industrie et au commerce des provinces désannexées le maintien de leurs anciens débouchés en Allemagne et de leur donner le répit nécessaire à la constitution d'une nouvelle clientèle en France, a déterminé les rédacteurs du Traité de Versailles à consacrer à ces questions un article dont les stipulations sont les suivantes :

« Article 68. — Conformément aux dispositions de
« l'article 268 du chapitre I^{er} de la section I de la partie X
« (Clauses économiques) du présent traité, pendant une
« période de cinq années à dater de la mise en vigueur du
« présent traité, les produits naturels ou fabriqués, origi-
« naires et en provenance des territoires visés à l'art. 51,
« seront reçus à leur entrée sur le territoire douanier alle-
« mand, en franchise de tous droits de douane.

« Le Gouvernement français se réserve de fixer cha-
« que année par décret notifié au Gouvernement alle-
« mand, la nature et la quotité des produits qui bénéfi-
« cieront de cette franchise.

« Les quantités de chaque produit qui pourront être
« ainsi envoyées annuellement en Allemagne ne pourront
« dépasser la moyenne annuelle des quantités envoyées au
« cours des années 1911 à 1913.

« En outre, et pendant ladite période de cinq ans, le
« Gouvernement allemand s'engage à laisser sortir libre-
« ment d'Allemagne et à laisser réimporter en Allemagne,
« en franchise de tous droits de douane ou autres charges,
« y compris les impôts intérieurs, les fils, tissus et autres
« matières ou produits textiles de toute nature et à tous
« états, venus d'Allemagne dans les territoires visés à
« l'article 51, pour y subir des opérations de finissage
« quelconques, telles que blanchiment, teinture, impres-
« sion, mercerisage, gazage, retordage ou apprêt. »

Ces dispositions, conçues dans un esprit pénétré du désir d'éviter toutes entraves aux industries alsaciennes, ont quelque peu manqué leur but. Outre la faible durée prévue pour leur mise en vigueur, il faut indiquer l'effet néfaste de l'avilissement progressif du mark qui a eu pour conséquence de fermer presque complètement le marché allemand aux exportations françaises ; de ce fait, les branches qui ont continué à bénéficier des avantages de l'exportation en franchise prévue par l'article 68 ont été de plus en plus rares, en même temps que l'importation des produits et articles de provenance allemande se heurtait à la barrière du tarif général des douanes. Ces obstacles rencontrés par l'industrie du Bas-Rhin depuis l'armistice se sont aggravés notablement par ailleurs. Sans négliger les inconvénients dus à la cherté du combustible et qui frappèrent aussi les firmes françaises, il faut citer la situation particulièrement désavantageuse des industries alsaciennes que les charges fiscale et sociales encore en vigueur, handicapèrent sérieusement vis-à-vis des firmes françaises. Les impositions locales, de même que les charges sociales et notamment celles qui résultent des lois

d'assurances, grèvent lourdement les frais généraux des entreprises alsaciennes qui se trouvent de ce fait dans un état d'infériorité manifeste par rapport à leurs concurrents de l'intérieur ; enfin il faut signaler les difficultés de recrutement d'une main-d'œuvre spécialisée souvent insuffisante dans un grand nombre de branches d'industries alsaciennes.

Quoi qu'il en soit, les malaises ressentis par l'industrie du Bas-Rhin en raison des crises économiques de tous ordres, particulièrement aiguës dans les années qui suivirent l'armistice, ont été supportés vaillamment. L'activité de la région strasbourgeoise a su triompher des obstacles graves qui s'opposaient à son essor ; l'industrie alsacienne s'est rapidement ressaisie, et sa participation toujours plus grande à la vie économique française fait d'elle un des éléments primordiaux de la richesse nationale. Pourtant, il est permis d'attendre mieux encore des forces économiques alsaciennes ; la fonction industrielle du port de Strasbourg, insuffisamment développée, doit s'accuser davantage. Les trois fonctions de transit, commerciale et industrielle doivent être menées de pair, la cohésion étroite des efforts dirigés sur ces divers points est le vrai moyen de mener à bonne fin l'expansion rationnelle de notre port de l'Est.

CONCLUSION

LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Le rôle économique du port de Strasbourg, tel qu'il ressort des précédents développements, se révèle complexe et difficile ; pourtant la période qui succède au grand conflit mondial apporte à l'expansion rhénane les facilités désirées depuis longtemps par les milieux alsaciens en même temps qu'elle ouvre à notre port de l'Est une carrière qu'il ne tient qu'à lui de rendre brillante.

Strasbourg doit tout à la paix et aux stipulations qui en résultent. Le traité de Versailles, prototype de tous les accords issus de la grande guerre et qui constitue de nos jours la charte internationale des puissances mêlées aux convulsions de l'Europe, a réglé l'organisation économique et politique du monde entier. Toutefois les textes n'ont jamais eu la vertu d'assainir pleinement les situations, et il importe de compléter activement les modifications qu'ils ont amorcées. Les articles spécialement consacrés à l'Alsace et au Rhin concourent utilement à fortifier les bases du port de Strasbourg, mais se révèlent insuffisants lorsqu'il s'agit d'instaurer définitivement son hégémonie sur les eaux rhénanes. Certaines stipulations comprises dans le traité de paix n'ont d'ailleurs qu'une durée éphémère avec laquelle prendront fin les bienfaits qui en

résultent ; le caractère momentané inhérent aux conventions internationales qui nous régissent montre assez qu'elles jouent un rôle déterminant mais auxiliaire, et qu'elles supposent pour produire leur plein effet la mise en action d'éléments plus actifs. C'est en effet surtout sur elle-même que doit compter Strasbourg pour s'assurer l'avenir qu'elle est en droit d'attendre.

*
* *

Le premier problème qui doit nous préoccuper concerne Kehl. La période de sommeil imposée par la paix au port Badois expirera bientôt, et avec elle renaîtra la menace redoutable d'une concurrence déjà éprouvée. Il semble bien pourtant que le délai relativement court assigné à Strasbourg pour reprendre haleine et reconstituer son organisme fatigué par une activité supérieure à ses moyens, puisse être jugé suffisant. Déjà, notre port de l'Est a fait l'objet d'améliorations et de réfections préliminaires aux grands travaux d'extension reconnus nécessaires ; la sollicitude des gouvernants s'est manifestée clairement à cet égard, et la réalisation des projets d'extension du port peut être considérée comme prochaine. Les crédits alloués par l'Etat joints à la contribution alsacienne mettent fin à l'état de saturation déjà déploré en 1914, et apporteront aux mouvements du commerce strasbourgeois l'ampleur et les facilités qui lui permettront de tenir en respect l'adversaire qui se réveillera sur l'autre rive du Rhin.

*
* * *

La période que nous traversons actuellement, période

toute de transition dont il vaut mieux se garder de fixer le terme sous peine d'erreur, laisse deviner malgré l'incertitude de sa durée, la tournure des événements qui la suivront. L'avenir de Strasbourg qui réside essentiellement dans l'utilisation du Rhin, est lié au parti qui en sera tiré ; il est de toute nécessité d'assurer en permanence à notre port de l'Est la libre communication avec la mer. Les conditions favorables offertes à la navigation par la possession de multiples points d'appui à la hauteur des divers centres économiques qui bordent le cours du Rhin rendent faciles les liaisons avec l'embouchure de ce fleuve ; c'est sur ce dernier point qu'il faut concentrer les efforts. C'est en effet au maintien d'une attache solide dans la région du Rhin inférieur que doit viser Strasbourg ; seule la fermeté des positions détenues par elle dans un port maritime du delta rhénan lui garantiront une liaison constante avec les pays d'outre-mer. Cette question née de l'état des choses créé par le règlement politique récent, s'est présentée pour la France sous un jour nouveau et n'a donné lieu jusqu'alors qu'à une ébauche de solution. Le choix d'Anvers comme port de transit du trafic d'outre-mer dirigé sur Strasbourg marque un premier pas vers l'expansion maritime de notre port de l'Est. Mais s'il y a lieu de se féliciter de cette solution qui allie au souci de servir nos intérêts économiques le désir de témoigner aux ports belges une préférence pleinement justifiée, il est à prévoir que l'expansion qu'on est en droit d'escompter pour Strasbourg ne s'accommodera pas du modus vivendi actuel. Anvers sera sans doute insuffisant à lui tout seul pour alimenter le trafic rhénan destiné à la France ; il faut condamner de plus la défaveur dont sont peut-être encore

l'objet les ports hollandais, et qui dénote une petitesse d'esprit qui n'est pas de mise dans le domaine des questions économiques. Rotterdam aussi bien qu'Anvers mérite l'attention, et il semble qu'il faille encourager notre port rhénan dans la voie d'un rapprochement franco-hollandais. La création d'un comité Rotterdam-Strasbourg à l'image d'Anvers-Strasbourg se conçoit et se recommande d'autant, qu'en nouant à côté des liens franco-belges des relations avec la Hollande, elle apportera à la France les avantages de débouchés plus nombreux et les bienfaits d'une concurrence salutaire entre les ports étrangers.



Si nous considérons maintenant l'amont du Rhin et l'avenir qu'il est permis d'entrevoir de ce côté, nous savons la foi qu'il faut avoir dans les travaux qui touchent au canal d'Alsace. Cette voie fluviale destinée à doubler le Rhin difficilement praticable depuis Strasbourg le long de son cours supérieur, constituera l'organe essentiel des liaisons avec la Suisse ; en même temps qu'il assurera à cette nation la participation à la vie du Rhin et l'accès à la mer, elle grossira l'ampleur du trafic rhénan d'éléments nouveaux.

Toutefois, Strasbourg ne paraît pas devoir retirer du côté suisse des avantages appréciables ; au contraire, notre port de l'Est, détrôné par Bâle de sa position de point terminus de la navigation, voit réduire sa fonction commerciale au profit de la Suisse pour laquelle il ne sera plus qu'un point de transit. Par contre, la France, elle, peut gagner par l'augmentation de débouchés helvétiques dont

l'éclosion suivra le creusement du canal d'Alsace. Quoi qu'il en soit, Strasbourg ne doit pas concevoir d'inquiétudes pour ses destinées vers le Rhin amont ; la Suisse ne doit guère, du moins pour l'instant, porter ombrage à notre port de l'Est ; ses liaisons intérieures sont médiocres et Bâle a encore beaucoup à faire avant d'être en état de gêner sérieusement Strasbourg.

Il en est autrement des ports allemands dont la rivalité, qui se traduit encore aujourd'hui par une supériorité vis-à-vis de Strasbourg, ne laisse pas d'être troublante. L'avenir s'annonce plus sombre de ce côté, et les appréhensions qui peuvent exister sur ce point ne sont pas à mépriser.

Il est d'ailleurs très difficile de formuler un avis quelconque sur ces questions trop nébuleuses pour l'instant : l'incertitude qui pèse sur les événements écarte les pronostics qui risquent tôt d'être téméraires, et recommande une grande circonspection dans le jugement. Cependant, on peut affirmer que la lutte menée par les ports allemands contre Strasbourg est loin d'être apaisée. Notre port rhénan aura à subir de leur part un assaut redoutable qu'il lui faudra soutenir vaillamment ; il devra toutefois adopter dans sa concurrence avec les centres allemands un esprit assez clairvoyant pour ne pas nuire à ses intérêts et pour faire, au besoin, des concessions. La politique à suivre par Strasbourg au cours de cette lutte doit être pénétrée du souci de ne pas sacrifier son avenir économique à des considérations d'inimitié d'ordre sentimental. L'état de choses actuel ne nous permet pas de détenir sur le Rhin une position isolée ; la nécessité où nous sommes de recourir aux ports allemands pour certains éléments de con-

sommation nous commande d'apporter à nos relations commerciales un esprit de conciliation exempt de tout ostracisme. Il est certain, pour ne citer qu'un exemple, que Duisbourg-Ruhrort, double clef du bassin houillier rhénan westphalien, contribuant dans une très large mesure à alimenter le trafic strasbourgeois, la cessation de toutes relations avec ces deux centres porterait un coup fatal à notre port de l'Est qui, se voyant ainsi retirer le monopole naturel des charbons de la Ruhr, ne pourrait compenser la perte qui en résulterait ; la lutte sur le terrain des charbons anglais susceptibles d'être importés par la voie du Rhin tournerait à son détriment au profit de Rouen et du Havre, ports français plus rapprochés que Strasbourg.

Les ports allemands sont donc pour notre port rhénan la source d'importants éléments de trafic impossibles à négliger ; la nécessité d'y recourir est à envisager dans l'avenir. C'est là incontestablement une infériorité à laquelle il serait bon de pallier par des mesures réciproques ; mais il semble bien difficile de placer Strasbourg dans une situation analogue à celle de Ruhrort, par exemple. La force que puise ce centre allemand dans la richesse houillère de son arrière-pays et dans le monopole exclusif d'un produit recherché universellement, est impossible à donner à notre port alsacien, qui est surtout un organe d'importation et qui ne détient pour l'instant du moins, aucun produit dont la demande puisse lui assurer une position comparable à celle de Ruhrort. L'avenir ne doit pas, semble-t-il, innover beaucoup sur ce point.

* *

La politique à suivre par le port de Strasbourg dans

les années à venir doit se plier aux exigences de sa situation et des conditions matérielles de ses liaisons. Notre port de l'Est, assimilable en principe aux centres maritimes auxquels il s'apparente par ses relations directes avec la mer, s'en différencie pourtant de façon assez notable pour qu'il en résulte des divergences profondes dans la conduite de son activité économique. Si les mesures d'ordre conventionnel qui ont fait du centre alsacien l'égal des ports maritimes lui assurent par une similitude des frais de transport une clientèle en tous points comparable à celle des grands ports français, il ne peut faire fi des imperfections graves qui résultent de sa situation particulière de port fluvial. Le libre accès à la mer que lui confère l'artère rhénane a à subir de ce fait les entraves multiples inhérentes à la navigation fluviale : il est à craindre que l'utilisation d'une voie aussi précieuse que le Rhin ne devienne un jour telle qu'il y ait lieu de redouter dans la navigation les malaises de l'embouteillage. Strasbourg devra s'en soucier et procéder à une discrimination rigoureuse des éléments de son trafic rhénan ; le danger d'encombrement qui menace ses facilités de liaisons avec la mer demande qu'on s'en inquiète en temps utile.

On réservera alors les eaux du Rhin aux éléments les plus importants du trafic en laissant aux voies ferrées le soin d'acheminer les autres vers leurs destinations ; une sélection judicieuse ne retiendra que les grands produits du trafic ordinaire des ports et négligera à dessein les marchandises secondaires ; on évitera ainsi en consacrant l'usage du Rhin aux éléments qui en valent vraiment la peine les gaspillages dans l'armement pour le plus grand

bien du trafic. La batellerie dont dispose la France sur le Rhin sera l'unique auxiliaire de l'activité nationale sur cette artère ; il faut bannir toute immixtion des pavillons étrangers dans nos relations avec la mer. Strasbourg aura sa flotte à elle et l'utilisera à son gré suivant les circonstances pour remonter vers elle les éléments d'importation et acheminer vers les eaux maritimes les produits de son hinterland.

Le mouvement commercial du port de Strasbourg tel que le révèlent les statistiques, accuse dans ses allures une progression marquée au cours des dernières années. Il est permis de croire à un essor économique plus ample encore si l'on songe au champ d'action offert à notre port du Rhin depuis l'armistice. Les perspectives immédiates à considérer sous ce rapport touchent aux relations qu'il peut nouer avec les régions voisines et avec la France toute entière ; la clientèle d'un nouvel hinterland doit préoccuper Strasbourg en raison des débouchés nombreux et importants qu'elle peut y trouver et y développer.

Il ne semble pas que la conquête de cet arrière-pays présente de grandes difficultés ; les obstacles les plus sérieux sont d'ordre matériel et tiennent à l'état encore médiocre des liaisons ; quant aux limites à assigner à la zone d'influence de notre port rhénan, elles se déterminent d'elles-mêmes selon les tarifs des transports. Strasbourg doit desservir un hinterland que les centres maritimes ne peuvent ni ne veulent lui disputer ; les actions respectives des ports français sur le territoire national procèdent de la répartition logique qu'opère la différence des taux de transports. Les ports maritimes concourent de ce fait et avec une rivalité atténuée à desservir ration-

nellement les diverses régions de la France sans qu'il en résulte de mécomptes.

L'action séparée et pourtant harmonique de ces organismes suppose pour chacun d'eux une spécialisation géographique dans la desserte, sans qu'il faille tenir compte de la nature des produits importés. C'est là, semble-t-il, le moyen de conjurer l'incohérence inévitable qu'entraînerait dans la vie économique de la France un enchevêtrement désordonné des courants commerciaux. De même que Le Havre serait seulement pour le Nord le grand marché du coton, Strasbourg assumerait cette même fonction pour l'Est de la France et ainsi pour tous les éléments du trafic.

L'application d'une pareille politique servant à merveille l'intérêt national et atténuant sensiblement les heurts de la concurrence entre les ports, aurait de plus l'avantage de donner aux centres maritimes une facilité d'action précieuse pour l'accomplissement de leur mission économique.



Le port de Strasbourg, dont les destinées n'inquiètent plus aujourd'hui personne, aura mieux à faire qu'à tirer de sa situation les avantages incontestables qu'elle comporte ; s'il est naturel qu'il en profite dans une très large mesure, il semble qu'il doive étendre au-delà des limites étroites d'un particularisme égoïste les bienfaits que lui procure l'accès au Rhin.

Notre port de l'Est peut être considéré comme un agent de liaison de la France avec ses voisins et comme l'organe d'une expansion dirigée vers l'Europe centrale.

La place occupée par Strasbourg la désigne naturellement pour servir de trait d'union entre les deux rives du Rhin. Les intérêts économiques de la France recommandent de mettre à profit les ressources de tous ordres qu'apporte à notre pays le rapprochement du centre de l'Europe ; des voies multiples s'offrent pour y atteindre.

Le transit par la Suisse, encore qu'il nécessite un détour appréciable, est à envisager ; il est en effet permis de penser que la France ne rencontrera de ce côté aucune opposition et que la Suisse, soucieuse de nous rendre les avantages qu'elle tire du canal d'Alsace, se prêtera de bonne grâce à faciliter les liaisons françaises avec l'Europe centrale.

Une autre voie pouvant servir de liaison relativement facile entre Strasbourg et l'Europe centrale est constituée par le Rhin, la mer du Nord, Hambourg et l'Elbe, fleuve international ; malheureusement ce trajet déjà long est assez incommode par suite des différentes opérations de transbordement de marchandises qu'il nécessite ; aussi doit-on chercher à ces problèmes des solutions moins complexes.

L'usage des voies les plus directes telles que celles du Rhin et du Danube reliées entre eux par un canal, est commandé par la logique, mais les obstacles politiques qui gênent la réalisation de ce projet s'opposent à sa mise en pratique. L'adhésion commune de deux nations à peine remises d'une lutte conduite avec l'acharnement que l'on sait est certes difficile à provoquer ; pourtant les considérations économiques devraient être déterminantes.



La France ramenée aujourd'hui à sa base géogra-

phique réalisant un équilibre idéal longtemps convoité recouvre, a-t-on dit, ses frontières naturelles. Ce sont là des termes singulièrement archaïques si l'on sonde les réalités. Le Rhin, considéré au cours des siècles comme frontière, voire même comme barrière entre les deux masses de continent qu'il sépare a perdu le caractère qu'on lui a prêté jusqu'ici ; il est tout au plus un fossé bien facile à franchir et qui ne doit pas contrarier la diffusion réciproque des nations qu'il limite.

Au contraire, les régions qui s'étendent de part et d'autre de la grande artère rhénane, présentent dans leurs masses respectives les caractères d'une structure solide, mais incomplète ; les divagations où s'égara l'économie de guerre allemande l'ont assez montré. Le temps n'est plus favorable aux idées d'un List sur l'économie nationale, aucune nation ne détenant à elle seule les productions diversifiées suffisant à son existence ; c'est vers un mouvement d'entr'aide toujours plus accusé que doivent tendre les nations appauvries par la guerre.

La constitution de groupements économiques au mieux des éléments qui y contribuent résultera du souci d'atteindre à une cohésion économique parfaite ; cette politique qui doit être faite aussi bien d'entr'aide commune que de sacrifices mutuels, comporte des difficultés qu'il est bon de réduire dans la plus large mesure par un choix judicieux et exclusif. La France, l'Allemagne et les nations de l'Europe centrale réalisent par la soudure de leur territoire une unité géographique certaine qu'il est désirable de fortifier dans sa texture ; l'écheveau des intérêts économiques qui s'y nouent y contribuera utilement. Pourtant, les liens entre ces états ont besoin d'être ren-

forcés davantage encore si l'on veut prévenir les fissures susceptibles d'altérer la solidité de cet organisme ; l'union économique appelle l'union politique.

Quelque singulière que puisse paraître de nos jours l'idée d'un rapprochement politique entre la France et son ennemie d'hier — et non héréditaire comme on l'a trop souvent répété à tort — il semble qu'elle ne puisse être considérée comme fâcheuse ; bien souvent des ententes politiques avec des nations sans foi conduisent à de graves mécomptes. Aujourd'hui la conception d'un rapprochement français avec une nation aussi digne d'estime que certains alliés, se justifie si on en considère les motifs. L'esprit individualiste qui déterminait avant la guerre les nations à chercher avant tout l'établissement de leur suprématie doit désormais faire place à une conception plus large des rapports qui unissent les peuples et les font dépendre les uns des autres. Les tendances impérialistes qui poussent d'ordinaire les nations à s'unir doivent céder le pas à des mobiles plus sains ; la valeur des unions politiques doit être cherchée dans leurs bases, aussi les bases économiques suffisent-elles par l'absence de tout élément subversif à justifier les bizarreries apparentes des groupements politiques qu'elles supportent et qu'elles habilitent.

Toutefois l'heure n'est pas venue pour la France de sceller avec son ennemie un pacte d'amitié ; les enseignements qui se dégagent des événements de guerre recommandent d'apporter à la conclusion des engagements internationaux des garanties réciproques de bonne foi, la France doit y songer et écarter pour l'instant l'idée de relations politiques avec l'Allemagne ; celle-ci, écartée

de la Société des Nations pour ses manquements au droit des gens doit s'amender et recouvrer dans l'esprit des Etats l'estime qui la réhabilitera aux yeux du monde. Pour ce qui touche spécialement la France, l'Allemagne ne peut mieux faire pour rétablir son crédit moral que d'apporter dans l'exécution du traité de Versailles la bonne volonté qui fera oublier une attitude située jusqu'alors aux frontières de l'équivoque ; un zèle même tardif ne peut qu'affermir la confiance dont jouissent nos ennemis. Quoiqu'il en soit, rien ne s'oppose dès maintenant à la conclusion d'un accord purement économique ; la France ne risque pas de se compromettre sur ce terrain, elle doit au contraire y gagner. Les bienfaits d'une vie économique commune, en même temps qu'ils apportent aux rapports franco-allemands des adoucissements salutaires aux deux nations, contribueront à y restaurer la puissance d'activité affaiblie par la guerre. Le regain de vitalité dont bénéficiera l'essor allemand permet d'espérer un redressement des finances de nos ennemis et la réparation des manquements aux stipulations du traité de Versailles ; ce n'est qu'une fois ces conditions remplies qu'on pourra songer à fortifier l'armature économique commune par une union politique.

Il est à craindre toutefois que l'exécution immédiate du programme économique laissant jouer librement les forces françaises et allemandes sur un champ d'activité commun ne donne lieu à une rupture d'équilibre au profit exclusif d'une de ces nations. Les actions et les réactions des poussées exercées de part et d'autre de l'arène thénane risquent de rompre l'harmonie qui doit prévaloir sur les mouvements internes de cette union. Aussi la

France doit elle prévenir le danger d'une pénétration trop brutale des éléments allemands et fortifier ses positions en se retranchant derrière un bouclier protecteur. Le port de Strasbourg auquel incombe la mission de tempérer la vigueur de l'emprise économique allemande sur notre territoire doit opposer au flux d'outre-Rhin l'armature solide qu'il détient. Les destinées de notre port de l'Est tiennent toutes dans la double mission de contenir dans des limites raisonnables la poussée allemande et de centraliser en lui les éléments de l'expansion française au delà du Rhin.

Vu : Le Doyen
H. BERTHELEMY.

Vu : Le Président
B. NOGARO.

Vu et permis d'imprimer
Le Recteur de l'Académie de Paris.
Pour le Recteur
L'Inspecteur d'Académie
MAURELLET

BIBLIOGRAPHIE

Documents officiels

Traité de Versailles (28 Juin 1919)

Journal officiel.

L'article 357 et la sentence arbitrale de M. Walter
D. Hines.

Ouvrages. — Conférences et Articles

Le Rhin (G. Hælling).

Le Port de Strasbourg (Arnaud)

Revue économique internationale.

La Marche de France.

Bulletin de la Chambre de Commerce de Strasbourg.

La Navigation du Rhin.

Le Temps.

Bulletin de l'Association régionale des Ingénieurs
d'Alsace et de Lorraine.

Rapport annuel de la Commission centrale pour la
navigation du Rhin.

Bulletin de la statistique générale de la France.

Le grand canal d'Alsace (Antoine).

Les ports de Strasbourg et de Kehl (Conférence de
Mr Detœuf, 16 Mai 1920).

Annuaire des Sociétés par actions en Alsace et en
Lorraine.

Documents statistiques divers.

TABLE DES MATIERES

Introduction	7
LE PORT DE STRASBOURG ALLEMAND	
L'aménagement de 1872 à 1914. Les difficultés politiques et l'effort alsacien.....	11

CHAPITRE I

<i>Le Port de Strasbourg au point de vue géographique</i>	19
I. Les voies d'eau. Liaisons et concurrences	19
II. Les voies ferrées. Liaisons et concurrences	34
III. Strasbourg. — Kehl.....	45
IV. Les ports rivaux. Strasbourg arrière-port d'Anvers et de Rotterdam.....	52
V. Strasbourg et la Suisse.....	68

CHAPITRE II

<i>Le Port de Strasbourg au point de vue technique.....</i>	83
I. Le problème de la batellerie.....	83
II. Le problème de l'outillage.....	97
III. Le problème de l'aménagement intérieur. Projet d'extension	105

CHAPITRE III

<i>Le Port de Strasbourg au point de vue économique</i>	121
I. Les fonctions ordinaires des ports.....	121
II. L'hinterland français de Strasbourg.....	132
III. Le mouvement commercial et l'importance du trafic.....	144
IV. La fonction industrielle du Port de Strasbourg	163
Conclusion. — Les perspectives d'avenir.....	175

